

**”Vaikka maailmanloppu tulisi,
lentoyhtiö on korvausvelvollinen”**

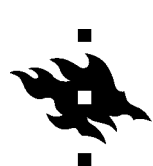
**Emotionaalisuus ilmailua ja matkailua koskevan
journalismin kehyksissä vuoden 2010 tuhkapilvikriisissä**

Taneli Hassinen

Helsingin yliopisto
Valtiotieteellinen tiedekunta
Viestintä

Pro gradu -tutkielma

Helmikuu 2018



Tiedekunta/Osasto Fakultet/Sektion – Faculty Valtiotieteellinen		Laitos/Institution– Department
Tekijä/Författare – Author Taneli Hassinen		
Työn nimi / Arbetets titel – Title "Vaikka maailmanloppu tulisi, lentoyhtiö on korvausvelvollinen" – Emotionaalisuus ilmailua ja matkailua koskevan journalismin kehyksissä vuoden 2010 tuhkapilvikriisissä		
Oppiaine / Läroämne – Subject Viestintä		
Työn laji/Arbetets art – Level Maisterintutkielma	Aika/Datum – Month and year Helmikuu 2018	Sivumäärä/ Sidoantal – Number of pages 85+8
Tiivistelmä/Referat – Abstract		
<p>Tarkastelen maisterintutkielmassani emootioita vuoden 2010 tuhkapilvikriisin journalismissa. Islannissa purkautunut tulivuori syöksi tuhkapilven, joka levittäytyi laajalti Euroopan ylle ja pysäytti suurimman osan lentoliikenteestä. Aineistona on Helsingin Sanomien ja Ilta-Sanomien aihetta käsittelevä materiaali 16.4.–30.9.2010. Jakson ensimmäiset kaksi viikkoa olivat kriisin intensiivisin jakso, mikä näkyi myös tarjolla olevan aineiston runsautena.</p> <p>Tuhkapilvikriisissä keskeiset toimijat olivat lentoyhtiöt edunvalvontaorganisaatioineen, ilmailu- ja kuluttajaviranomaiset sekä matkustajat. Ilmailuviranomaiset olivat keskeisiä tehtäessä päätöksiä ilmatilan ja lentokenttien sulkemisista ja avaamisista. Kuluttajaviranomaiset valvoivat matkustajien oikeuksia huolenpitoon ja korvauksiin poikkeustilanteessa. Medialla oli kriisin toimijoiden keskinäisten jännitteiden käsittelyssä keskeinen rooli.</p> <p>Tutkielmani teoriakehyksenä on medioidun todellisuuden rakentumisen teoria, joka nousee sosiaalisen konstruktivismin perinteestä. Aiheesta on saatavilla kirjallisuutta, kuten Nick Couldryn ja Andreas Heppin joulukuussa 2016 ilmestynyt teos <i>The Mediated Construction of Reality</i>, joka kokoaa aiempaa tutkimustietoa kattavasti. Lisäksi hyödynnän kollektiivisen emootion ja moraalipaniikin sekä kuviteltujen yhteisöjen käsitteitä sosiaalisesti jaetun todellisuuden ymmärtämiseksi syvällisemmin.</p> <p>Median rooli jaetun todellisuuden rakentumisessa luo keskeisen dynamiikan ajan ja paikan kokemukselle yksilötasolla. Mediateknologia mahdollistaa sisältöjen nopean jakamisen, mikä edesauttaa kuviteltujen yhteisöjen muodostumista toisistaan etäällä olevien ja toisiaan tuntemattomien ihmisten kesken. Kollektiivisista emootioista syntynyt teoreettinen ja empiirinen tutkimustieto perustelee sen, että sosiaalisesti jaetut emootiot toimivat sidoksina yksilöiden välillä.</p> <p>Aineiston analysoinnin olen toteuttanut kehysanalyysin metodeilla. Media-aineiston alustavan tarkastelun perusteella päädyin tutkimaan kummankin median aineistoa neljällä kehyksellä: operatiivinen kehys, matkustajakehys, lentoturvallisuuskehys ja talouden kehys. Näiden avulla pystyin tunnistamaan eri genreistä tulevien medioiden tapaa painottaa sisältöjä. Erityinen tarkastelukulma oli emotionaalisuuden esiintyminen eri kehysten aineistoissa.</p> <p>Tutkielmassa ilmeni, että käytetyt kehykset ovat osin sisäkkäisiä ja niiden välillä vallitsee myös keskinäistä riippuvuutta. Johtopäätöksenäni esitän, että aineistojen lähteinä olleet mediat painottavat kehyksiä eri tavoin. Helsingin Sanomissa kehykset ovat suurimmalta osin tasapainossa. Lehti korostaa tapahtumien kronologista etenemistä sekä yhteiskunnallisia vaikutuksia.</p> <p>Ilta-Sanomien aineistossa puolestaan korostuu lentoturvallisuuskehys. Lehdessä käytetty retoriikka, tilankäyttö ja grafiikka viittaavat siihen, että kehyksen korostamisen perusteena ovat siihen liittyvät voimakkaat emootiot, kuten lento- ja kuolemanpelko. Toisaalta analyysi osoittaa, että Ilta-Sanomilla olisi ollut mahdollista rakentaa vielä voimakkaampaa moraalipaniikkia korostamalla lentoturvallisuuspäätösten riskilottuvuutta. Molempien medioiden kolumnit ottivat analyttisesti kantaa poikkeuksellisen luonnonilmiön ja lentoliikenteen pysähtymisen vaikutuksiin yhteiskuntaan sekä instituutioiden ja yksilöiden vastuuseen.</p>		
Avainsanat – Nyckelord – Keywords sosiaalinen konstruktivismi – medioituminen – kehysanalyysi – tunteet – kriisit – moraalinen paniikki		
Säilytyspaikka – Förvaringsställe – Where deposited E-thesis		
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information		

Sisältö

1 Johdanto.....	1
1.1 Tutkimuksen tausta ja lähtökohdat	1
1.2 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset	4
2 Todellisuuden rakentuminen teoreettisena viitekehyksenä	5
2.1 Todellisuuden rakentuminen ja sosiaalinen representaatio.....	5
2.2 Representaatio ja mediarepresentaatio.....	7
2.3 Medioituminen ja medialisoituminen	9
2.4 Kuviteltujen yhteisöjen teoria ja mediatapahtuma.....	12
2.5 Kollektiiviset emootiot	14
2.6 Moraalipaniikin teoria journalismin emotionaalisuuden selittäjänä.....	17
3 Metodologia.....	19
3.1 Tutkimusmenetelmänä kehysanalyysi	19
3.2 Aineisto	22
3.3 Aineiston analyysin tavoitteet.....	24
3.4 Tutkimuksen validiteetti ja eettiset pohdinnat	24
3.5 Tutkielmassa käytetyt kehykset	25
4. Analyysi.....	28
4.1 Helsingin Sanomien mediaesitysten kehystäminen tuhkakilvikriisissä.....	28
4.1.1 Analyytinen yleiskuvaus Helsingin Sanomien tuhkakilviuutisoinnista	28
4.1.2 Operatiivinen kehys Helsingin Sanomien tuhkakilviuutisoinnissa	30
4.1.3 Matkustajakehys Helsingin Sanomien tuhkakilviuutisoinnissa	37
4.1.4 Lentoturvallisuuskehys Helsingin Sanomien tuhkakilviuutisoinnissa	44
4.1.5 Talouden kehys Helsingin Sanomien tuhkakilviuutisoinnissa	48

4.2 Ilta-Sanomien mediaesitysten kehystäminen tuhkäpilvikriisissä	58
4.2.1 Analyttinen yleiskuvaus Ilta-Sanomien tuhkäpilviuutisoinnista	58
4.2.2 Operatiivinen kehys Ilta-Sanomien tuhkäpilviuutisoinnissa	61
4.2.3 Matkustajakehys Ilta-Sanomien tuhkäpilviuutisoinnissa	62
4.2.4 Lentoturvallisuuskehys Ilta-Sanomien tuhkäpilviuutisoinnissa	67
4.2.5 Talouden kehys Ilta-Sanomien tuhkäpilviuutisoinnissa	76
5 Johtopäätökset: Tuhkäpilven hälvettyä	79
5.1 Kehykset ja emootiot tutkituissa medioissa	79
5.2 Asetelmien vertailua erilaisissa kriiseissä.....	81
5.3 Kriiseissä kollektiiviset emootiot pintaautuvat.....	83
Lähteet	86
Liite: Analysoitujen lehtien numerot	89

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja lähtökohdat

Useimmat meistä pystyvät tunnistamaan omaan kokemuksensa pohjalta, että lentämiseen ja matkailuun liittyy monenlaisia tunteita eli emootioita. Osa emootioista on myönteisiä, kuten kaukokaipuu, ajatus rentoutumisesta lomalla tai seikkailun viehätys sekä lentämiseen sen arkipäiväistymisestä huolimatta liittyvä kutkuttava jännitys ja ”glamour”, ylevöitymisen tunne. Osa emootioista puolestaan koetaan kielteisinä, kuten eroaminen ja erossa olo läheisistä sekä lentomatkailuun liittyvät pelot, kuten hallinnantunteen menettäminen, pelko terrorismista ja lentopelko, joiden taustalla on pohjimmiltaan kuolemanpelko.

Lentämisen ja matkustamisen lisäksi lentoliikenteeseen liittyy myös rakenteita, ase-
telmia ja prosesseja, jotka ovat omiaan herättämään tunteita. Nämä toimivat polttoai-
neena myös medialle. Suomessa lentoliikenteen näkyvin toimija on Finnair, josta
valtio omistaa 55,8 prosenttia (Finnairin osavuositiedot 1.1.–30.9.2017, 13). Yhtiön
henkilöstöryhmien väliset tuloerot ovat suuremmat kuin millään muulla toimialalla
(Finnairin palkka- ja palkkioselvitys 2016, 2). Työntekijäryhmien etuja valvoo seitse-
män eri ammattijärjestöä, mikä on poikkeuksellisen paljon yhdessä yrityksessä
(Finnairin vuosikertomus 2016, 29; Finnairin tilinpäätös 1.1.–31.12.2010, 9-10).

Lentomatkailuun ja lentoliikenteeseen liittyy siis erinäinen määrä intressejä ja emoo-
tioita, joilla on omat juurensa. Tarkoitukseni on tutkia emotionaalisuutta ilmailu-
ja matkailujournalismissa. Haluan selvittää, minkälaisia emootioita käsin motivoitu-
neita kehyksiä ja diskursseja ilmailu- ja matkailuaiheisissa mediaesityksissä voidaan
tunnistaa.

Tarkastelun apuna käytän vuoden 2010 keväälle ajoittunutta niin sanottua tuhkapil-
vikriisiä, joka lamautti lähes täysin lentoliikenteen Euroopassa useaksi päiväksi. Len-
toliikenteen pysähtyminen osoittaa modernin yhteiskunnan riippuvuuden lentoliiken-
teestä logistisena verisuonistona. Ainutlaatuisen tilanteen paljastama yhteiskunnan
haavoittuvuus nostaa nopeasti kysymyksen, siitä kuka on vastuussa tilanteen korjaa-
misesta ja vaikutusten lieventämisestä.

Lentoliikenteen toiminnan kannalta tarkastelussa ovat myös lentokoneiden sekä ihmismassojen liikkuminen sekä lentokentät ja ilmatila toimintaympäristönä. Tämä luo operatiivisen kehyksen, joka on avain koko kriisin kehityksen ja rytmin ymmärtämiselle. Operatiivisen päätöksenteon ytimessä on puolestaan lentoturvallisuus, johon koko lentoliikenteen pysäyttäminen tuhkapilvikriisissä perustui. Tuhkapilvikriisi tarjoaa runsaasti materiaalia tarkastella poikkeustilanteen vaikutuksia myös talouteen eri tasoilla sekä ihmisten kokemuksiin, kun matkasuunnitelmiin tulee yllättäviä muutoksia. Kaikkiin näihin ulottuvuuksiin liittyy potentiaalisesti emootioita, joita media reflektoi ja representoi sekä myös hyödyntää omassa toiminnassaan.

Eyjafjöll-tulivuori purkautui Islannissa tuottaen laajalle Eurooppaan levinneen tuhkapilven. Tuhkapilven muodostaneet partikkelit olivat jäätikön läpäisemisestä johtuen pienempiä kuin monissa muissa tulivuorenpurkauksissa, minkä vuoksi tuhkapilvi nousi tavanomaista korkeammalle, lentokoneiden matkalentokorkeudelle asti. Läntisten ilmavirtausten painamana pilvi levisi Islannista kohti itää peittäen laajoja alueita Euroopassa, muun muassa Skandinavian ja Suomen. (Ryypö 2012, 1, 6.) Tuhkapilvi oli luonnollisestikin merkittävä luonnonkatastrofi paikallisesti Islannissa. Tuhkapilven nousu korkealle ja laaja levinneisyys sotkivat poikkeuksellisella tavalla ja laajuudella Euroopan lentoliikenteen.

Varsin pian lentoliikenteen pysähtyttyä lentoyhtiöihin kohdistui vaatimuksia vastata matkustajille aiheutuneista ylimääräisistä kustannuksista, vaikka lentoyhtiöillä ei ollut mitään mahdollisuuksia vaikuttaa ilmatilan lennettävyyteen. Lentoyhtiöt pyrkivät rajaamaan vastuutaan, sillä niiden talous koki muutenkin kolauksen lentojen peruuntumisen vuoksi. Korvauskysymys oli riittävästi esillä myös mediassa, mikä mahdollistaa tapauksen tutkimisen erityisesti mediaesitysten valossa.

Itseäni kiinnostaa, millä tavoin media kehystää kriisejä koskevan aineistonsa. Käytän tutkielmassani Helsingin Sanomien ja Ilta-Sanomien aineistoja huhtikuun 2010 lopulta verratakseni kahden eri genren median tapaa käsitellä samaa kriisiä. Tutustutuani aineistoon päädyin tarkastelemaan aineistoa neljän kehyksen kautta hyödyntäen sosiaalisen konstruktion viitekehystä sekä analysoiden emootioita median kehyksissä ja diskursseissa. Kehykset ovat operatiivinen kehys, matkustajakehys, lentoturvallisuuskehys ja talouden kehys.

Haluan selvittää myös, millä tavoin moraalipaniikin teoria (Cricher 2003) selittää vahvaa emotionaalisuutta mediassa. Oletukseni on, että kriisit ja niistä uutisointi synnyttävät median kuluttajissa yhteisesti jaettuja emotioita, joita media välittää ja hyödyntää omissa tuotannon prosesseissaan.

Yksi median dynamiikkaan vaikuttava emotio on narkästys, joka voi kohdistua kriisin eri tilanteissa eri toimijoihin, kun pohditaan, minkä tahojen tulisi toimia aktiivisesti tilanteen korjaamiseksi ja seurausten lieventämiseksi. Asetelma saattaa luoda moraalipaniikin teorian mukaisia odotuksia. Jos odotuksiin ei vastata, saattaa julkisuudessa syntyä syytöksiä toimijoita kohtaan. Kritiikki saattaa kohdistua instituutioihin, joiden olisi yleisön tai median näkemyksen mukaan pitänyt toimia kriisissä jollain toisella tavalla kuin ne toimivat, tai niiden olisi pitänyt ymmärtää varautua kriisiin sen ehkäisemiseksi jo ennalta (Pantti ym. 2012, 163).

Oma kiinnostukseni ilmailujournalismin emotionaalisuutta kohtaan heräsi työskennellessäni Finnairin konserniviestinnässä kevästä 2001 kevääseen 2011. Aloitin lentoyhtiön talousviestinnästä vastaavana, puoli vuotta ennen 9/11-terrori-iskuja New Yorkissa ja muualla Yhdysvalloissa. Niitä seurasivat monet muut kriisit, jotka vaikeuttivat lentoyhtiöiden taloudellista menestystä. Lentotoimialalla koko vuosikymmentä kutsuttiin käsitteellä Decennis Horribilis, kauhujen vuosikymmen (IATA 2009). Tuhkapilvikriisin korvauksia koskevan julkisen keskustelun aikana Finnairin lakiasiajn johtaja totesi kyynisesti minulle: ”Ei hätää, vaikka maailmaloppu tulisi, lentoyhtiö kyllä korvaa.”

Kimmoke ilmailujournalismin ja emotioiden välisen suhteen tutkimiseen tuli Ilmailutoimittajat ry:n 50-vuotisjuhlissa vuonna 2013 kahvipöytäkeskustelussa Finnairin entisen pääjohtajan Keijo Suilan ja kokeneen ilmailutoimittajan Kauppalehden Heikki Haapavaaran kanssa. Keskustelussa pohdittiin, mistä johtuu lentoliikenteeseen kohdistuva suuri journalistinen kiinnostus. Esitin keskustelussa oman hypoteesini ilmailuun ja matkailuun liittyvistä vahvoista emotioista, jotka voivat mielestäni toimia ajovoimana myös median tavassa kehystää toimialaa koskevaa journalismia. Myöhempi keskustelu syksyllä 2016 Heikki Haapavaaran ja Kauppalehden päätoimittajan Arno Aho- niemen kanssa vahvisti tutkimuksen kiinnostavuuden ja tarpeellisuuden.

1.2 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset

Tässä tutkielmassa tarkastelen ensisijaisesti journalistisen median tapaa käsitellä ilmailua ja matkailua koskevia aiheita. Journalistisella medially tarkoitan tässä yhteydessä mediaa, jonka sisältö on ammattimaisesti tuotettua ja päätoimittajavastuun alaista, ja joka pyrkii pääsääntöisesti toimimaan liiketaloudellisin periaattein. Sosiaalinen media toimii journalistisen median merkittävänä laajentumana, ei ainoastaan kommunikation volyymin osalta vaan myös toimintadynamiikaltaan (Väliverronen 2012, 103). Sosiaalisen median vaikutusta moraalipaniikkiin ei käsitellä tässä tutkielmassa, vaan pyritään tunnistamaan nimenomaan journalistiseen professioon ja medioiden sisältöratkaisuihin vaikuttavia tekijöitä.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessani haluan media-aineistojen avulla hahmottaa kollektiivisen emotionin syntyä, luonnetta ja jatkuvuutta sosiaalisena konstruktiona. Lisäksi selvitän yleistä yhteyttä sosiaalisesti jaettujen kollektiivisten emotionien ja mediaesitysten kehystämisen välillä käyttäen ilmailu- ja matkailujournalismia esimerkkinä.

Tutkimuskysymykseni ovat:

- Minkälaisia kehyksiä on tunnistettavissa vuoden 2010 tuhkapilvikriisiä koskevissa suomalaisissa mediaesityksissä?
- Miten ilmailuun ja matkailuun liittyvät emotionit näkyvät ilmailujournalismia kehystävissä diskursseissa?
- Miten suomalainen media rakentaa ilmailuun liittyviä merkityksiä?

2 Todellisuuden rakentuminen teoreettisena viitekehystenä

2.1 Todellisuuden rakentuminen ja sosiaalinen representaatio

Tutkielman teoreettinen viitekehys rakentuu sosiaalisen konstruktionismille yleisesti. Tästä teoriakokonaisuudesta sosiaalisen representaation teoria auttaa ymmärtämään median tapaa rakentaa ja ohjata jaettua todellisuutta tarkastelemalla mediarepresentaatiota. Mediatutkimuksellinen ote perustuu Nick Couldryn ja Andreas Heppin (2016) ajattelulle medioidun todellisuuden rakentumisesta.

Samasta tutkimusperinteestä nouseva kuviteltujen yhteisöjen teoria avaa yhteisöllisyyden näkökulmaa mediatutkimuksellista lähestymistapaa. Mediatutkimuksessa käytetään representaation käsitettä kuvaamaan myös yksittäisiä mediaesityksiä, jolloin tarkastellaan sitä, miten mediasisältö on kehystetty ja millaista diskurssia se edustaa. Myös kuvan käytöllä ja painetussa mediassa sivun taitolla on merkityksensä (Tankard Jr. 2001).

Aineiston käsittelyssä hyödynnetään myös moraalipaniikin teoriaa toimijoiden ja niiden välisten prosessien ymmärtämiseksi. Moraalipaniikin teoria olettaa sosiaalisen rakentumisen periaatteiden tuntemista, minkä vuoksi teoreettinen kehys esitetään tässä riittävän kattavana. Lisäksi käsitellään myös kollektiivisten emotioiden syntyperiaatteita, joiden tuntemisen avulla voidaan hahmottaa moraalipaniikkiin liittyvän emotionaalisuuden osuutta prosesseissa.

Useat sosiaalisen konstruktionismin edustajat ovat yhtä mieltä siitä, että kieli sisäistettynä ja vuorovaikutuksessa on keskeistä sosiaalisten maailmojen rakentumiselle (Foster ja Bochner 2008, 92), missä esimerkiksi metaforilla on merkittävä rooli (Lakoff ja Johnson, 1980). Sosiaalisen representaation teoria (SRT) kuuluu sosiaalisen konstruktionismin teoriaperheeseen. Sosiaalisen representaation teorian kehitti sosiologi Serge Moscovici 1960-luvun alussa. Sosiaalisten representaatioiden tutkimuksessa tarkastellaan tyypillisesti arkiymmärryksen muodostumista ihmisille ajankohtaisista ja merkittävistä ilmiöistä. Lähestymistavassa kiinnitetään huomioita erilaisiin tiedonvälitys- ja kommunikaatiomuotoihin. Myös sosiaalinen konteksti, ryhmäjäsenyydet ja yhteisön historia vaikuttavat ihmisten käsitykseen arkipäivän ilmiöistä. (Sakki ym. 2014, 317.)

Sosiaalinen representaatio helpottaa yhteisön jäsenten keskinäistä viestintää tarjoamalla koodin, joilla he voivat nimetä ja luokitella maailmaansa ja sen ilmiöitä. Sosiaaliset representaatiot antavat yksilölle sosiaalisen ja aineellisen ympäristön tulkintamallin. Sosiaaliset representaatiot viittaavat sellaisiin arkitietomme puoliin, joista arvojen ja asenteiden kielellä ei ole kovin luontevaa puhua. Sosiaalisissa representaatioissa käytännöt, ajatukset ja arvot ovat erottamattomasti kietoutuneet yhteen. (Helkama ym. 2013, 185–186.)

Sosiaalisen representaation teorian mukaan kommunikaation muoto ja sisältö ovat myös kulttuurisesti ja sosiaalisesti sidottuja sekä vaihtelevat yhteisöstä toiseen (Moscovici 1961/2008). Tutkijoiden tavoitteena on ymmärtää eri näkökulmia erilaisissa sosiaalisissa konteksteissa. Sosiaaliset representaatiot eivät ole olemassa ainoastaan yksilöiden mielissä tai sosiaalisten ryhmien diskursseissa, vaan niitä ilmaistaan, vahvistetaan ja muokataan eri tavoin erilaisissa sosiaalisen ympäristön käytänteissä ja rakenteissa. (mts. 216.)

Sosiaalisella konstruktiolla ja viestinnällä on yhteistä rajapintaa (Foster ja Bochner 2008, 85). Foster ja Bochner viittaavat artikkelissaan (mts. 88) myös Peter Bergeriin ja Thomas Luckmanniin, jotka ovat teoksessaan (1967) *The Social Construction of Reality: A Treatise in the Sociology of Knowledge* (suom. *Todellisuuden sosiaalinen rakentuminen*) käsitelleet viestinnän yhteyttä yksilön tapaan hahmottaa todellisuutta. Bergerin ja Luckmannin tutkimuksen keskiössä on se, kuinka tieto syntyy ja muokautuu sosiaalisessa kanssakäymisessä. He käyttävät *sisäistämisen* (internalization) käsitettä kuvatessaan yksilön sosialisatioprosessia. He erottavat prosessissa ensi- ja toissijaiset tasot, joista ensisijainen sosialisatio tapahtuu emotionaalisissa lähi-ihmissuhteissa, kun taas toissijainen sosialisatio tapahtuu yksilön vuorovaikutussuhteissa sosiaaliin ryhmiin ja instituutioihin. Sosiaalisen todellisuuden rakentuminen linkittyy kulttuurisiin ja institutionaalisiin narratiiveihin. (mts. 129–130.)

Tämän perusteella voi mielestäni päätellä, että esimerkiksi mediasisällöissä olevat narratiivien emotiolataukset hakevat voimansa nimenomaan ensisijaisista sosialisatioprosesseista, kun taas käsitys instituutioista ja niiden toiminnan sopivuudesta tai sopimattomuudesta edustaa toissijaista sosialisatioprosessia. Sosialisatioprosessin eri tasot auttavat ymmärtämään erilaisten emootioiden yhteyttä erilaisten mediakehysten dynamiikkaan.

2.2 Representaatio ja mediarepresentaatio

Kun sosiaalisen representaation käsitettä käytetään kuvaamaan todellisuuden sosiaalista rakentumista yleisellä tasolla sekä sosiaalipsykologisena käsitteenä, on viestinnän osalta tarpeen määritellä *representaatio* (representation) todellisuutta kuvantavana tuotoksena ja erityisesti *mediarepresentaatio* (media representation) mediatutkimuksen käsitteellisenä työkaluna.

Representaatiota on teoretisoinut muun muassa kulttuurintutkija Stuart Hall (1997). Hän kuvaa representaatiota prosessina, jossa yhteisön tai kulttuurin jäsenet käyttävät merkkijärjestelmää tuottaakseen *merkitystä* (meaning). Representaatioon liittyvää merkityksen käsitettä tarkasteltaessa on tärkeää panna merkille, että koska merkitykset sekä niitä kuvaava kieli ja merkkijärjestelmä ovat kussakin kulttuurissa sen jäsenen määrittelemiä, on hyväksyttävä tietty *kulttuurirelativismi* (cultural relativism) eli merkitysten vaihtelu kulttuurista toiseen. Jotta merkitysten eroavuuksia eri kulttuureissa voidaan ymmärtää, tarvitaan Hallin mukaan *translaatiota* eli *tulkintaa* (translation). Kun tulkinta on tehty, muodostuvat koodit, joilla voidaan operoida merkitysten maailmassa. (mts. 61.)

Tämä on mielestäni tärkeää, kun tarkastellaan mediasisältöjä. Niiden analysointiin voidaan hyvin soveltaa Hallin ajatuksia sellaisenaankin. Nähdäkseni media muodostaa kulttuureita, joille se luo koodiston sanallisten ilmaisujen ja graafisten elementtien, kuten kuvien, grafiikan ja taiton, avulla ja opettaa lukijansa tai katsojansa niiden välityksellä muodostamaan tiettyjä merkitys- ja ajatuskokonaisuuksia.

Mikko Lehtonen käsittelee teoksessaan *Merkitysten maailma* (1998, 116) tekstin kykyä luoda merkityksiä. Hänen mukaansa kyse ei ole niinkään tekstin ymmärrettävyydestä sinänsä, vaan siitä, millä tavoin teksti aktivoi lukijassa tietoja ja taitoja, jotka toimivat merkityksen raaka-aineina. Tekstiä tarkasteltaessa on kiinnitettävä huomiota muun muassa sen rakenteeseen ja sanaston valintaan. Lehtosen mukaan myös esimerkiksi artikkelin sijainti lehdessä on osa merkitystä luovaa muotoa. Kaiken kaikkiaan teksti olettaa lukijalla olevan asioista ennakkotietoja. Mielestäni kysymyksenarvoista onkin, miten nuo ennakkotiedot, eli merkitys- ja ajatuskokonaisuudet, ovat vaikkapa katastrofijournalismin kontekstissa syntyneet, sekä se, kuinka tietoista on tavoiteltu merkityksiä luovien tekstien rakentaminen toimituksissa.

Mediarepresentaatio on teoreettinen käsite, jonka avulla mediatutkimuksessa viitataan median luomaan kuvaan todellisuudesta (esim. Gentz ja Kramer 2006; Talbot 2007; Orgad 2012). Sillä voidaan ymmärtää laajempaa kokonaisuutta tai yksittäisen mediaesityksen luomaa kuvaa todellisuudesta alkaen siinä käytetystä rajauksesta, diskurssista ja retoriikasta. Tieteellisessä kirjallisuudessa mediapresentaatio kuvaa prosessia, jolla media osallistuu yhteisesti jaetun todellisuuden rakentumiseen mutta myös sen tietoiseen ja aktiiviseen rakentamiseen antamalla asioille merkityksiä (esim. Orgad 2012, 17).

Representaatiota käsitteenä määritellyt Stuart Hall (1997) jakaa representaation *todellisuutta heijastavaan* (reflective approach) (mts. 24), *pyrkimykselliseen* (intentional approach) (mts. 25) ja konstruktionistiseen (constructionist approach) (mts. 25–26) lähestymistapaan. Shani Orgad (2012) hyödyntää omassa mediapresentaation teorian kehittelyssään Hallin ajattelua. Orgad toteaa, että ajatus median todellisuutta heijastavasta roolista jää selitysvoimaltaan heikoksi, sillä kysymys herää oitis siitä, kenen todellisuutta media representaatioillaan heijastaa. Erityisen vaikeaksi sen arviointi on käynyt digitalisaation myötä, jolloin sekä tiedon kulkunopeus että mahdollisuus sen tekniseen manipulaatioon ovat kasvaneet. (mts. 18–20.)

Orgad ei käsittele omana käsitteenään Hallin pyrkimyksellistä lähestymistapaa. Sen sijaan hän tarkastelee konstruktionistista lähestymistapaa semiotiikan, strukturalismin ja jälkistrukturalismin näkökulmista. Orgad hyödyntää viime vuosisadan alussa vaikuttaneen kielitieteilijän Ferdinand de Saussuren ajattelua *merkitsijästä* (signifier) ja *merkitystä* (signified), missä merkitsijänä on esimerkiksi sana tai kuva, jotka laukeavat vastaanottajassa sosiaalisesti konstruoituja merkityksiä ja ajatusrakennelmia eli merkityn (Orgad 2012, 21). Orgad näkee näiden kahden käsitteen toimivan mediapresentaation perusdynamikkana.

Jälkistrukturalismi tuo Orgadin mukaan näkökulman, jossa sen sijaan, että mediapresentaatio nähdään todellisuuden sosiaalisesti rakentuneena heijastumana, se tulee nähdä tuotettuna ja konstruoituna käsityksenä maailmasta, identiteeteistä ja subjektiviteeteista (mts. 23). Orgad näkee, kuten Hallkin, että mediapresentaatiota tulee tarkastella niihin liittyvän vallan näkökulmasta. Hänen mukaansa valtasuhteet ovat koodattuina mediapresentaatioissa ja toisaalta mediapresentaatiot tuottavat ja iteroivat valtasuhteita rakentamalla tietoa, arvoja, käsityksiä ja uskomuksia. Rakenteet

saattavat olla kätkeytyneinä hienovaraisen sofistikoituneesti tai latentisti mediarepresentaatioihin. (mts. 25.) Orgadin johtopäätös on, että media on meluhalaisittain kutsunut maailman yhdeksi kyläksi, jossa ihmiset eri puolilla maailmaa ja eri kulttuureissa jakavat ja luovat todellisuutta mediavälitteisesti ja usein myös median ehdoilla. Orgad käyttää käsitettä *globaali kuvittelu* (global imagination), joka on lähellä Andersonin (1983) *kuviteltua yhteisöä* (imagined community). Globaalin kuvittelun konseptiin sisältyy myös ajatus ajan ja tilan joustamisesta, mitä Orgad kutsuu *globaali sosiaaliseksi tilaksi* (global social space), joka tulee läsnä olevaksi merkkien ja symbolien kautta. (mts. 50–51.)

Kootakseni tämän ajatukselliseksi kokonaisuudeksi on todettava, että edellä kuvatun perusteella median voidaan ajatella luovan erityisesti mediakatastrofeissa omilla representaatioillaan tilan, jonka aikaulottuvuuden media itse määrittelee; media osoittaa omilla diskursiivisilla, retorisilla ja graafisilla keinoillaan esimerkiksi sen, kuinka pitkään katastrofi on merkittävä. Tilan se määrittelee käyttämällä esimerkiksi vaikutusalueita kuvaavia karttoja.

Tämä mielestäni myös osoittaa sen, että mediarepresentaatiot osaltaan muokkaavat suurten yleisöjen ja tilanteesta riippuen kuviteltujen yhteisöjen todellisuuden kokemusta sekä reagointia tuon kokemuksen perusteella. Yleisön reaktiot luovat puolestaan uutta todellisuutta, mihin media on siten omilla representaatioillaan osallistunut.

2.3 Medioituminen ja medialisoituminen

Voidakseen hahmottaa laajemmin median roolia katastrofijournalismissa ja moraali-paniikissa on syytä tarkastella *medioitumisen* (mediation) ja *medialisoitumisen* (mediatization) käsitteitä. Yksittäiset mediaesitykset eli representaatiot ovat laajemman kokonaisuuden komponentteja. Johanna Sumialan (2010) mukaan mediatutkimuksen käsitteistössä medioituminen tarkoittaa sitä, miten mediavälitteisyys itsessään vaikuttaa ja muokkaa kulttuuria ja yhteiskuntaa. Medialisaatiolla puolestaan tarkoitetaan median ja mediaorganisaatioiden sekä niiden toimintalogiikan vaikutusta kulttuuriin ja yhteiskuntaan sekä sen seurauksena tapahtuvaa muutosta (mts, 112; ref. Schulz 2004; Hjarvard 2008; Krotz 2009; Livingstone 2009). Nick Couldry ja Andreas Hepp (2016) muodostavat kokonaiskäsityksen *medioidusta* (mediated) todellisuuden ra-

kentumisesta. Ihmisten keskinäinen vuorovaikutus on jo pitkään ollut mediavälitteistä, alkaen äänenmuodostuksesta ja kielestä mediana jatkuen erilaisiin mekaanisiin ja elektronisiin välineisiin (mts. 34). Medioituminen on yleiskäsite teknologiaan perustuvalla viestintäprosessilla, joka tuottaa katkeamattomasti uusia merkityksiä (mts. 35)

Couldry ja Hepp eivät totea 2010-luvun kommunikaation olevan ainoastaan mediavälitteistä vaan koko sosiaalinen todellisuutemme on *medialisoitunut* (mediatized) (mts. 15). Medialisaatiossa ei ole siis kyse pelkästään viestien mediavälitteisyydestä, vaan sillä tarkoitetaan todellisuuden muotoutumista median ehdoin siten, että ajattelumme ja toimintatapamme ottavat jatkuvasti huomioon median läsnäolon ja mahdollisuuden medioituun vuorovaikutukseen. Tällöin mediallyä tarkoitetaan yhtä hyvin journalistista mediaa kuin sosiaalisen median alustoja ja henkilökohtaisia kommunikaatiovälineitäkin, kuten esimerkiksi älypuhelin. (mts. 16.)

Kommunikaatio on perusprosessi, jolla todellisuutta rakennetaan sosiaalisesti (Knoiblauch 2013, 297). Media luo kommunikaatiolle alustan. Yhä suuremmassa määrin arkirutiinimme ovat sidoksissa medioituihin kommunikaatioprosesseihin. Muutos on viime vuosina ollut perustavaa laatua oleva, sillä sosiaalisen median kehittyminen on siirtänyt todellisuuden rakentumiseen liittyviä kommunikaatioprosesseja perinteisestä mediasta sosiaaliseen mediaan. Tämä vaikuttaa ihmisten arkipäivään sitä muuttavasti. Muutos tapahtuu siis historiallisessa jatkumossa ja on kytköksissä teknologiseen kehitykseen eri historian vaiheissa eri alueilla sekä mediateknologian omaksumisessa eri kulttuureissa. (Couldry ja Hepp 2016, 16.)

Couldryn ja Heppin ajattelussa medialisaatio on metaproessi (Couldry ja Hepp 2016, 35; ref. Krotz 2009). Se luo kehyksen universaalille transkulttuuriselle prosessille, joka etenee eri tahtiin eri alueilla ja eri kulttuureissa riippuen siitä, millaisena symbolisena resurssina media kussakin ympäristössä ja kunakin aikana on toiminut (Couldry ja Hepp 2016, 36). Median digitalisoituminen on luonut edellytykset mediasisältöjen kierrättämiselle medioiden välillä sekä leviämisen viraalisti eli viruksen tavoin sosiaalisessa mediassa. Näin muodostuu rakenne median monikerrostumille sekä keskinäiskytkennoille ja -riippuvuuksille, jota Couldry ja Hepp kutsuvat *monistoksi* (manifold). Termi on lainattu matematiikasta ja kuvaa moniulotteisuutta ja -aikaisuutta. (mts. 55.)

Olen edellä kuvannut medialisaatiota sosiaalisesti rakentuneena monikerrostuneena ilmiönä, jolle mediateknologian kehitys on luonut edellytykset. Sosiaalisen konstruktion prosessit edellyttävät viime kädessä aina myös yksilön kokemusta ja myötävaikutusta, mikä perustuu merkitysten muodostamiseen (meaning-making) kulloinkin käytettävissä olevista aineksista (Couldry ja Hepp 2016, 27).

Couldry ja Hepp hyödyntävät itävaltalaisen sosiologin Alfred Schütz'n teoriaa sosiaalisesta maailmasta (1967; 1932), jossa hän jakaa kokemusmaailmamme kahteen sfääriin. Ensimmäistä Schütz nimittää saksankielisellä käsitteellä *Umwelt*, jolla hän tarkoittaa yksilön suoraan kokemaan sosiaalista todellisuutta. Käytännössä se tarkoittaa usein kasvokkain, tässä ja nyt tapahtuvaa kommunikaatiota. Tämä muodostaa kokemusmaailmamme ytimen, jossa olemme läsnä kaikkien aistiemme kautta. Toista sfääriä Schütz nimittää käsitteellä *Mitwelt*, jolla hän tarkoittaa kokemusmaailmaa, johon meillä ei ole suoraa aistien kautta olevaa yhteyttä, mutta me olemme tietoisia tämän etätodellisuuden olemassa olost. Myös tämä vaikuttaa sosiaalisen maailmamme rakentumiseen ajassa ja paikassa. (Couldry ja Hepp 2016, 27.)

Vaikka Schütz kehitti teoriansa kokemusmaailmoista jo 1930-luvulla, hän pystyi sen aikaisen kommunikaatioteknologian, kuten puhelimen, perusteella arvioimaan, että kehittyvä mediateknologia tuo nuo kaksi sfääriä lähemmäs toisiaan, minkä vuoksi hän itsekin kritisoi omaa kaksijakoista teoriaansa. (mts. 27.) Mielestäni on kuitenkin yksilön kokemuksen jäsentämisen näkökulmasta tarpeellista ymmärtää tämä perustavaa laatua oleva kaksijakoisuus. Näin voidaan ymmärtää kulttuurissa ja yhteiskunnassa tapahtuvat rakenteelliset muutokset, jotka saavat käyttövoimansa medialisaatiosta.

Schütz sen enempää kuin juuri muutkaan sosiologit ennen 1980-lukua eivät pystyneet hahmottamaan viime vuosikymmenten nopeaa teknologista kehitystä, joka tulisi muuttamaan myös todellisuuden rakentumisen medioitumista ja edelleen medialisoitumista (mts. 28). Couldry ja Hepp erottelevat neljä vuorovaikutukseen vaikuttavaa tekijää, joita Schütz ei voinut ennakoida. Couldryn ja Heppin lähestyminen ei sinänsä kritisoi Schütz'n perusajatusta kahdesta sfääristä, vaan he päivittivät hänen näkemystään vastaamaan nykyteknologiaan ja medialisoitumiseen perustuvaa sosiaalisen todellisuuden rakentumista. (mts. 29.)

Ensinnäkin 2010-luvun sosiaalisten suhteiden ylläpito perustuu kommunikaation lisääntyneeseen medioitumiseen. Ihmisten välinen vuorovaikutus tapahtuu suoran, kasvokkain tapahtuvan kommunikaation sijaan *yhä enemmän medioidusti*. Tämä on muodostanut uusia vakiintuneita sosiaalisen kanssakäymisen tapoja, jotka perustuvat moderniin viestintäteknologiaan. On normaalia, että ihmiset voivat mediavälitteisessä vuorovaikutuksessaan hyödyntää samanaikaisia kolmansia vuorovaikutusvirtoja, kuten internetsisältöjä. Myös vuorovaikutus itsessään tapahtuu useampien aistien kautta kuin aiemmin. Pelkän puheyhteyden sijaan informaatiota välitetään myös esimerkiksi kuvayhteydellä. (mts. 28.)

Toiseksi Couldry ja Hepp tunnistavat vuorovaikutuksessa olevia useampia yhdenaikaisia tasoja. Vuorovaikutuksessa olevilla ihmisillä voi olla meneillään *samanaikaisesti useampia vuorovaikutusprosesseja*. Kasvokkain tapahtuvan keskustelun ohella keskustelijat saattavat esimerkiksi seurata älypuhelimessa tapahtuvaa keskustelua. Couldryn ja Heppin mukaan tämä tekijä sisältää ajatuksen myös siitä, että vuorovaikutustilanteeseen voidaan tuoda aineistoja aiemmista vuorovaikutustilanteista. Näin meneillään olevassa vuorovaikutustilanteessa kohtaavat sekä suora kommunikaatio (Umwelt) että ajallisesti ja maantieteellisesti toisaalle sijoittuva todellisuus (Mitwelt). (mts. 28.)

Kolmantena vuorovaikutukseen vaikuttavana tekijänä Couldry ja Hepp nostavat esiin *median jatkuvasti saatavilla olevana resurssina*. Neljänneksi tekijäksi he määrittelevät ne *käyttäytymismallit ja yhteisöön syntyvät normit*, jotka muotoutuvat kolmen muun tekijän perusteella. Vuorovaikutukseen osallistuvien jatkuva kytkeytyneisyys erilaisiin median resursseihin tarkoittaa myös sitä, että sisällöt ovat levitettävissä verkostossa edelleen, ellei vuorovaikutukseen osallistuva nimenomaisesti estä tätä. Tiedon ja sisältöjen levitettävyyden on siis normi ja siitä poikkeaminen vaatii erityistoimia. (mts. 28–29.)

2.4 Kuviteltujen yhteisöjen teoria ja mediatapahtuma

Klassikkososiologi ja filosofi Emile Durkheim tunnisti jo 1800- ja 1900-luvuilla, että yhteiskunta on fakta (sic), joka on rakentunut ihmisten toimista ja mielikuvituksesta. Hänen käsityksensä perustui kasvokkain tapahtuvan vuorovaikutuksen emotionaali-

seen ja kognitiiviseen todellisuuteen. Hän ei pystynyt kuvittelemaan miten sosiaalisen todellisuuden rakentuminen tulisi muuttumaan kommunikaation mekanisoitumisen, sähköistymisen ja digitalisoitumisen myötä. (Couldry ja Hepp 2016, 1–2, 34.)

Mediatutkimuksessa kuvitellut yhteisöt (Anderson 1983; Castoriadis 1987) tarjoavat käsitteistön, joka on käyttökelpoinen tarkasteltaessa kollektiivisen emotion rakentumista mediaesitysten kautta. Johanna Sumiala hahmottelee kirjassaan *Median rituaalit* (2010, 78–80) mediavälitteisen kuvitellun yhteisön syntytapaa ja yhteisöllisyyden toimintalogiikkaa nykyaikaisessa mediaympäristössä. Sumiala viittaa antropologi Arjun Appaduraihin (1997), joka kirjoittaa, että kuvittelusta on muodostunut uusi sosiaalinen käytäntö globaalissa mediayhteiskunnassa ja -kulttuurissa (mts. 31).

Kollektiivisen emotion tarkastelussa mediatapahtuma on keskeinen käsite, jotta voidaan ymmärtää kuvitellun yhteisön tai jaetun todellisuuden ydintä. Sumiala käsittelee kirjassaan (2010, 121–122) myös Daniel Dayanin ja Elihu Katzin (1992) alunperin lanseeraamaa *mediatapahtuman* käsitettä. Mediatapahtuman tunnusmerkkejä ovat muun muassa päivittäisen mediarytmin keskeytyminen, suora lähetys ja suuren yleisön tarve seurata lähetystä.

Dayanin ja Katzin näkemystä mediatapahtuman seremoniallisuudesta on sittemmin kritisoitu, sillä sen ei katsottu ottavan riittävässä määrin huomioon yllättäviä, mediallyisesti samoihin mittasuhteisiin kasvavia yllättäviä tapahtumia, kuten luonnonkatastrofit tai terrori-iskut. (Sumiala 2010, 122–123.) Tamar Liebes kutsuu tällaisia tapahtumia mediakatastrofeiksi (1998). Nämä ovatkin lisääntyneet järjestettyjen mediatapahtumien ollessa harvinaisempia.

Seremoniallista mediatapahtumaa ja traumaattista mediakatastrofia yhdistää kuitenkin se, että ne katkaisevat normaalin uutisvirran (Sumiala 2010, 123). Sumialan mukaan mediatapahtuman on ajateltu yhdistävän yleisöä ja mediakatastrofin hajottavan yleisöä. Toisaalta voisi ajatella, että medioitujen kriisien seuraaminen nimenomaan yhdistää katsojia ja muodostaa heistä kuviteltuja yhteisöjä, sillä kynnys empatian, pelon ja vihan emotionoiden jaetulle kokemukselle on alempi. Medialla nähdäänkin usein olevan valta symbolien avulla luoda yhteisöllisyyttä sekä liittää katsojia ja lukijoita jaettuun sosiaaliseen todellisuuteen (mts. 91).

2.5 Kollektiiviset emootiot

Tieteellisessä tutkimuksessa suomenkielen tunne-käsite esiintyy monimerkityksisenä. Tutkimuskirjallisuudessa tunne jaetaan *emootioihin* ja *affekteihin*. Emootiolla tarkoitetaan yleensä sosiaalisia ja kulttuurisia prosesseja ja ilmenemismuotoja, kun taas affekti liittyy yksilön biologisiin ja fyysisiin tunnereaktioihin (Kivimäki ym. 2010, 2). Tutkimusta mediasta ja tunteista tarvitaan Suomessa varmasti edelleen enemmän. Tunteet mielletään edelleen yksilöllisiksi ja sisäsyntyisiksi. (mts. 4.)

Ranskalainen psykologi ja tutkija Bernard Rimé toteaa artikkelissaan (2007), että emootion yksilöllinen kokemus synnyttää tarpeen myös jakaa se muiden ihmisten kanssa. Jakamisen kohteina olevien reagointi stimuloi lisää emootion jakaneen tunteen ilmaisua. Vastavuoroinen stimulaatio edistää vuorovaikutuksessa olevien empatian tunnetta ja tunneyhteyttä. Prosessi voimistuu tilanteessa, jossa yhteisöä – oletettavasti niin todellista ja tunnistettua kuin kuviteltuakin yhteisöä – kohtaa jokin emotionaalinen tapahtuma. Rimén mukaan tällaisessa tilanteessa kaikista yhteisön jäsenistä tulee emootioiden jakajia, mikä moninkertaistaa reaktioiden määrän. Hänen mukaansa tämä muodostaa ensinnäkin tunneilmaston (emotional climate), toiseksi synnyttää ryhmäkoheesiota ja solidaarisuutta, kolmanneksi rakentaa kollektiivista muistia, jolla voi olla pitkäaikainen vaikutus yhteisön tunneilmastoon. (mts. 307.)

Tämä ilmeni osaltaan yhdysvaltalaisen tutkijaryhmän (Schuster ym. 2001) tekemässä puhelinhaastattelututkimuksessa, jonka se toteutti 3–5 päivää 9.11.2001 Yhdysvalloissa tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen. Iskussa terroristit lensivät kaksi matkustajalentokonetta New Yorkin World Trade Centerin torneja päin ja yhden lentokoneen Yhdysvaltain puolustusministeriön Pentagonin päärakennusta päin Washingtonissa. Yksi lentokoneista ei päässyt aiottuun maaliin, vaan putosi maahan tuhoutuen Pennsylvanian osavaltiossa.

Tutkimuksen mukaan 57 prosenttia kertoi puhuneensa paljon (”a lot” – neliportaisen asteikon korkein arvo) terrori-iskuihin liittyvien tapahtumien herättämistä ajatuksista ja tunteista jonkun kanssa (”How much have you talked with someone about your thoughts and feelings about what happened?”). Noin kolmannes eli 30 prosenttia vastasi puhuneensa aiheesta kohtalaisessa määrin (”medium amount” – neliportaisen asteikon toiseksi korkein arvo). Kysymykseen siitä, missä määrin tapahtumat olivat herättäneet vastaajissa uskonnollisia tai hengellisiä tunteita tai olivat rukoilleet (”How

much have you turned to prayer, religion, or spiritual feelings?”), 44 prosenttia vastaajista kertoi tehneensä sitä paljon ja kohtalaisessa määrin 31 prosenttia. Vain joka kymmenes kertoi osallistuneensa tapahtuman tiimoilta järjestettyihin tilaisuuksiin tai ryhmäaktiviteetteihin suuressa määrin ja joka neljäs kohtalaisessa määrin. Vastaajista 90 prosenttia kertoi kuitenkin kärsineensä jonkinasteisista stressioireista. (mts. 1510.)

Myös Rimén (2007) ajatukset ilmenevät tässä yhdysvaltaistutkimuksessa, jossa todetaan, että stressioireet voivat ilmetä henkilöillä, jotka eivät ole olleet itse paikalla kokemassa katastrofia, mutta ovat mediavälitteisesti tulleet osaksi sitä (mts. 307).

Schusterin ym. (2001) tutkimuksen mukaan stressioireet ovat ilmentymä siitä, että vastaaja kokee empatiaa suhteessa uhreihin erityisesti silloin, kun voi itse ajatella olleensa potentiaalinen uhri (mts. 1507, 1510). Tutkimuksessa television katselun määrä terrori-iskuihin liittyen korreloi stressin määrän kanssa. Osin yhteisöllisyyden tarpeen nähtiin liittyvän myös siihen, että ei oltu varmoja, aiheuttavatko tapahtumat uhkaa vastaajille edelleen (mts. 1511).

Sosiaalinen representaatio tutkimuksellisenä lähtökohtana sisältää ajatuksen erilaisista tiedonvälitys- ja kommunikaatiomuodoista representaation rakentumisessa ja jopa tietoisessa rakentamisessa. Sosiaalisten representaatioiden teorian syntyäköihin media koostui pääosin massamediasta eli TV:stä, radiosta ja sanomalehdistöstä, jotka olivat merkittävässä roolissa ihmisten maailmankuvan muokkaamisessa. Journalistisella medially on prosessissa roolinsa, mutta viime vuosikymmeninä internet ja muut digitaaliset kommunikaatioteknologiat ovat vähitellen ottaneet sijaa mediakentässä niin teknologisesti kuin sisällöntuotannollisesti ja toimintadynamiikankin osalta.

Tämä on väistämättä vaikuttanut myös yhteisöjen tapaan muodostaa sosiaalisia representaatioita mediaesitysten kautta. Uudet kommunikaatiomuodot ovat mahdollistaneet sosiaalisten representaatioiden muodostumisen virtuaalisesti esimerkiksi erilaisissa online-ryhmissä ilman todellista kasvokkain tapahtuvaa kohtaamista. Lisäksi sosiaalisen median alustat ovat paitsi moninkertaistaneet informaation määrän, myös tarjonneet mahdollisuuden yksilöille vapaammin valikoida informaatiovirrasta erilaisia näkökulmia, identiteettejä ja yhteisöjä, joihin kuulua. Oman sosiaalisen viiteryhmänsä voi siis valita edes tapaamatta kasvokkain muiden ryhmäläisten kanssa. (Sakki

ym. 2014, 326.) Viestintäteknologinen kehitys mahdollistaa, että näin syntyvät virtuaaliset yhteisöt voivat olla globaaleja tai vähintäänkin transnationaaleja eli ylikansallisia (Wahlström 2012).

Pelkoa voidaan pitää yhtenä kollektiivisena emotiona, jolla on yhteys moraalipanikin muodostumiseen (kts. luku 2.6). Yhteisöllä on tarve luoda siihen jokin suhde sekä antaa sille merkityksiä. Pelkoa ei siis ole syytä pitää pelkästään yksityisenä, subjektiivisena tunteena, vaan se on myös sosiaalinen (Barbalet 2002, 3; Corey 2004, 2). Muun muassa terrorismin, rikollisuuden tai moraalisen rappion pelot ovat yhteiskunnasta heijastuvia ja kollektiivisesti jaettuja. Konstruktivistisen emotiotulkinnan mukaan emotionien kokeminen on kulttuurisidonnaista ja siten kulttuurit poikkeavat tässä suhteessa toisistaan, sillä emotionien kokemiseen vaikuttaa se, miten asiat on kulttuurissa käsitteellistetty (Helkama ym. 2013, 171).

Sumiala viittaa teoksessaan *Median rituaalit* (2010) klassikkososiologi Èmile Durkheimin ajatteluun uskonnosta yksinkertaisena mallina yhteiskunnallisille ja kulttuurisille prosesseille myös uskonnon ulkopuolella (mts. 48). Pelon prosessointi saattaa yhteisöllisenä kokemuksena ritualisoitua, mikä voi näkyä pelkoa herättävien tapahtumien kuten yhteisön kohtaaman kuoleman yhteydessä. Yksilöille muodostuu siis tarve turvautua vaikeiden tunteiden, kuten surun ja pelon, käsittelemiseksi yhteiseen rituaaliin silloin, kun yhteisö tarjoaa siihen tilaisuuden. Silloin yksilö ei ole yksin emotioninsa kanssa, vaan siitä tulee jaettua todellisuutta.

Sosiaalinen representaatio on kollektiivisen prosessin konkretisoituma, joka ohjaa yhteisön jäsenten toimintaa. Toiminta ja siihen liittyvä kommunikaatio muodostavat uusia representaatioita. Prosessit voivat olla ammattilaisten, kuten opettajien, ideologioiden ja pappien, tuottamia, vaikka he eivät aina tiedäkään, mihin suuntaan representaatio kehittyy. (Moscovici ja Duveen 2000.) Mielestäni media voidaan nähdä erilaisien auktoriteettien kanavana johtaa näitä ritualisoituneita representaatioita.

Kollektiivisten emotionien muodostumisen alustana medioitu todellisuuden rakentuminen on mielestäni fundamentaalinen. Emotio palautuu aina henkilökohtaiseksi kokemukseksi, mutta yksilön osallistuminen vuorovaikutusprosesseihin, joista muodostuu kollektiivisena emotiona pidettävää jaettua todellisuutta, perustuu linkittyneisyyteen nykyiseen mediaympäristön monistoon (Couldry ja Hepp 2016, 55).

Myös yksilön altistuminen kollektiivisen emotiolla edellyttää, että hän toimii medi-
oituneessa verkostossa.

2.6 Moraalipaniikin teoria journalismin emotionaalisuuden selittäjänä

Moraalipaniikkia (moral panic) on määritelty erilaisissa konteksteissa eri aikakau-
sina. Stan Cohen tutki käsitteen avulla 1960- ja 1970-luvuilla nuorison väkivaltaiseen
käyttäytymiseen liittyvää yhteiskunnallista reagoitua (Cricher 2003, 10). Yhdysval-
talaista moraalipaniikin tutkimusta edustavat Erich Goode ja Nachman Ben-Yehuda
(mts. 20). Chas Cricher vertailee moraalipaniikin taustalla olevia teoreettisia perus-
teita (Cricher 2003, 10–30; kts. myös Cohen 1987 [1972]; Goode ja Ben-Yehuda
2009; Hall ym. 1978; Jenkins 1992; Spector ja Kitsuse 1977; Thompson 1998). Hä-
nen mukaansa brittiläinen lähestymistapa moraalipaniikkiin nojaa sosiaaliin raken-
teisiin sekä valtioon ja poliittisiin instituutioihin toimijoina, kun amerikkalainen lä-
hestymistapa puolestaan lähtee sosiaalisen konstruktivismin lähtökohdista vaikutus-
valtaisten yksilöiden (claims maker) ollessa toimijoina (mts. 29). Yhteistä moraalipa-
niikin eri koulukuntien malleille on, että ne operoivat useammalla kollektiivisella
emotiolla, jossa media toimii ajatusten ja arvojen sekä kollektiivisten emotioiden
foorumina. Erilaiset moraalipaniikin mallit tunnistavat kuitenkin uhan ja pelon tai pe-
lottavuuden olemassa olon.

Moraalipaniikilla viitataan yhteisössä syntyneeseen huoleen jostain teosta tai ilmi-
östä, joka uhkaa sosiaalista tai yhteiskunnallista järjestystä. Uhka voi olla aito tai so-
siaalisesti rakentunut. Liioittelu on tyypillistä moraalipaniikeille. Huoli aiheuttaa
usein ärtymystä, joka suunnataan kohti jotain yksilöä tai ryhmää, jonka uskotaan ole-
van vastuussa uhkasta. Cohenin (1987 [1972]) mukaan moraalipaniikkiin kuuluu,
että uhkaa vastaan muodostetaan asiantuntijoiden rintama, joka on yhtä mieltä ilmiön
ja siihen liittyvien toimien tuomittavuudesta.

Moraalipaniikki on käsite, joka syntyy yhteisössä yleensä median aikaansaamana
(Cricher 2003, 131). Joukkoviestintä ei ole pelkästään kanava, jonka kautta jokin
julkinen toimija määrittelee sosiaalisia ongelmia, vaan medialla itsellään on rooli
moraalipaniikin luomisessa agendan asettamisen kautta, millä se kohdistaa huomion
toisiin yhteiskunnallisiin kysymyksiin ja vaikenee toisista. Valinta tapahtuu perus-

tuen muun muassa uutisarvon arviointiin, mihin toimittajalle muodostuu työkokemuksen myötä tuntuma (mts. 132). Kirsten Drotner (1999) käyttää käsitettä mediapaniikki johtuen median keskeisestä roolista moraalipaniikkien luomisessa. Mediapaniikkia pidetään moraalipaniikin alamuotona. Mediapaniikin erityispiirre on, että median uusista muodoista johtuen se ei niinkään keskity itse paniikin aiheeseen ja sisältöön vaan teknologiaan, jolla sisältöä levitetään (Pasanen ja Arjoranta 2013, 30).

Median ja yhteiskunnan muiden instituutioiden toimintaa tarkasteltaessa on olennaista tunnistaa näiden valta määritellä ja leimata ilmiöt hyödyntäen joko asiantuntijavaltaa tai median vaikuttavuutta kehystäjänä ja diskurssin ylläpitäjänä. Critcherin (2003) mukaan moraalipaniikin tutkimuksessa on hyödyllistä tarkastella diskurssia ”foucaultilaisittain” (Michel Foucault 1924–1984). Instituutioilla on valta määritellä ja arvottaa moraalipaniikin keskiössä olevat toimijat ja niiden toimet, mikä puolestaan ohjaa yleisön omaksumia käsitteitä, leimoja ja käsityksiä ilmiöistä ja toimijoista (Cricher 2003, 167–168).

Moraalipaniikin taustalla on todellisen tai kuvitellun uhkan alustalta nouseva kollektiivinen pelko-emootio, joka synnyttää närkästyksen. Ajovoimana on kasvava huolestumisen aste, joka jaetaan sosiaalisesti. Kollektiivisesta kokemuksesta sikiää puolestaan viha syyllistä tai oletettua syyllistä, *kansanvihollista* (folk devil), kohtaan. Moraalipaniikin kohteesta riippuen kansanvihollinen voi olla uhkaa aiheuttava rikollinen mutta myös yhteiskunnallinen instituutio, jonka nähdään toimivan vastoin kansan etua. (Goode ja Ben-Yehuda 2009, 48–50.) Koska tutkimani tuhkakilvikriisi ja siihen liittyvä kiista korvauksista ei suoranaisesti ole sosiaalinen ongelma, sovellan moraalipaniikin teoriaa vain siltä osin kuin se selittää median, yhteiskunnan muiden instituutioiden ja yleisön välisiä prosesseja ilmailujournalismin kontekstissa.

Tulkintani mukaan moraalipaniikki on joukkoistunut reaktio yhteiskunnassa tapahtuvaan ilmiöön. Reaktion kollektivisoituminen edellyttää yksilöiden kokemusten jakamista ja sen havaitsemista, että muillakin on samankaltaisia kokemuksia samantyyppisissä olosuhteissa tai tilanteessa. Journalistisella medially on sen vahvan aseman, rakenteellisuuden ja jatkuvuuden vuoksi keskeinen rooli kollektiivisen kokemuksen esiin nostamisessa ja sanoittamisessa. Siitä on syytä olla tietoinen, vaikkei varsinaista moraalipaniikkia syntyisikään. Tietoisuus median vaikutusmahdollisuuksista parantaa medialukutaitoa.

3 Metodologia

3.1 Tutkimusmenetelmänä kehysanalyysi

Tässä pro gradu -työssä tutkitaan ilmailuun ja matkailuun liittyvän journalismin diskursseja sekä median tapaa kehystää toimialaa koskevia mediaesityksiä. Sen vuoksi tämän tutkielman aineiston analyysin työvälineeksi on valittu tekstianalyysiperheestä *kehysanalyysin* menetelmä. Kehystämisen toi sosiaalipsykologiaan 1970-luvulla Erwing Goffman (1974). Hänen mukaansa ihmiset, hahmottaakseen arkisia tapahtumia, muodostavat odotuksia asioiden kehityskululle. Odotukset toimivat kehyksinä, joiden avulla uusia asioita hahmotetaan.

Mediatutkimuksen kannalta on kiinnostavaa, miten sosiaalipsykologisesti tarkasteltava inhimillinen tarve kehystää asioita näkyy mediaesityksissä: Kuinka aiheet luodaan, diskurssit strukturoidaan ja merkityksiä kehitetään? Stephen Reesen (2001) mukaan kehystäminen sanana viittaa aktiiviseen prosessiin ja lopputulokseen, johon vaikuttavat mediakäytännöt, tuottajat, kulttuuri ja yleisöt. Olennaista ei aina ole käytetyn kehyksen määrä tai yleisyys, vaan kehyksen merkityksellinen painoarvo. Sen vuoksi kehysanalyysissä pitää arvioida myös kehyksen merkitystä kontekstissa. (mts. 7–8.)

Kehysanalyysi pyrkii nostamaan esiin sen, miten me hahmotamme maailmaa, jäsenämme ja tulkitsemme informaatiota uusissa tilanteissa, toisin sanoen millaisia skeemoja luomme kognitiivisesti eri tilanteista. Kehysten avulla hahmotamme ja tulkitsemme vuorovaikutustilanteita, joissa hyödynnämme myös symboleille annettuja merkityksiä, sekä luomme niiden pohjalta sosiaalisesti rakentunutta todellisuutta. Konstruktivistinen mediatutkimus pyrkii hahmottamaan, miten kehykset ohjaavat median tuottamia tulkintoja käsittelemistään asioista. (Tankard Jr. 2001, 95–96.)

Robert Entman (1993) tuo esiin yleisesti kommunikaatioon tai viestintään liittyvät kehykset, joilla on tarkoitus tehdä valintoja tai korostaa tiettyjä asioita toisten jäädessä sivummalle. Hänen mukaansa kehyksen tehtävänä on *määritellä ongelma, diagnosoida syyt, tehdä moraaliset arviot ja ehdottaa parannuskeinot*. Viestijä tekee tietoisia tai tiedostamattomia valintoja sen suhteen, miten organisaation arvot näkyvät avainviesteissä, stereotyyppisissä kuvissa ja käytetyissä tietolähteissä. (mts. 52.)

Mediatutkija Porismita Borah on puolestaan tarkastellut artikkelissaan (2011) erilaisia tutkimuksellisia näkökulmia mediaesitysten kehystämiseen. Hän toteaa, että kehystämistä voidaan lähestyä ainakin sosiologisesta, taloudellisesta, psykologisesta ja kognitiivis-lingvivistisestä näkökulmasta tai politiikan-, viestinnän- ja mediatutkimuksen orientaatioista käsin (mts. 248). Tältä osin tämän tutkielman kannalta olennaista on tunnistaa, mitkä aineistossa esiintyvät kehykset nousevat sosiologisesta ja mitkä psykologisesta lähtökohdasta.

On myös olennaista ymmärtää, millaisia toimijoita aihetta koskevan kehystämisen muodostamiseen osallistuu. Medialla on luonnollisesti omat kehystämisen periaatteensa, jotka saattavat nousta agendan asettamisen (agenda setting) pohjalta. Siinä keskeistä ovat mediatuotannon rakenteelliset tekijät, joista rationaalisia ovat ajoitus, vakiintuneet käytännöt ja aiherajaus. Psykologisia tekijöitä ovat kysymyksenasettelu, painotukset ja tapa esittää kuvallisesti ja retorisesti, muun muassa otsikoimalla (mts. 247–248, 250).

Median lisäksi kehystämiseen osallistuvat Borahin mukaan myös yhteiskunnalliset toimijat sekä mediayleisö, joiden vaikutus heijastuu toimitukselliseen päätöksentekoon kulttuurisena resonanssina (mts. 249–250). Instituutiot, joilla on yhteiskunnallista painoarvoa, kuten ministeriöt tai viranomaiset, voivat omalla agendallaan vaikuttaa mediaesitysten kehystämiseen (mts. 250). Aihe, jota on tutkittu vähemmän, on yhtä aikaa vaikuttavat erilaiset kehykset. Kehykset saattavat olla ristiriidassa keskenään, jolloin kehystämällä haetaan käsiteltävään aiheeseen liittyvää ambivalenssia, sen sisäistä ristiriitaa. (mts. 251.)

James Tankard Jr.:in (2001) mukaan kehystäminen on mediatutkimuksen teoria, joka on muodostunut 1980-luvulta lähtien korvaamaan pitkään mediatutkimuksessa vallalla ollutta *objektivisuuden ja ennakkoasenteen* hallintaan (objectivity and bias) liittyvää teoriaa (Hackett 1984). Hackettin mukaan kehystämisen teoria on tarkkanäköisempi kuin objektiivisuuden ja ennakkoasenteen teoria. Sen avulla päästään paremmin tarkastelemaan piilo-olettamuksia kuin pelkästään akselilla puolesta-vastaan tai positiivinen-negatiivinen. Kehystämisen teoria ottaa paremmin huomioon journalistisen tuotoksen taustalla olevan ideologian. Tankard Jr.:in mukaan kehys on journalistisen jutun tärkein päätös. (Tankard Jr. 2001, 96.)

Kehykset toimivat toimittajan mentaalisina karttoina, jotka ohjaavat hänen työtään aineiston hankinnassa ja kysymysten asettelussa. Toisaalta myös mediatuotannon journalistiset käytännöt sekä median oma olemassaolon tarkoitus ja tavoitekohde-ryhmä määrittelevät journalistisen työn kehyksiä (Tankard Jr. 2001, 98–99). Toimittaja Steven Smith on väittänyt (1997), että toimittajilla on taipumus vaistomaisesti valita *konfliktikehys*. Konfliktikehys voidaan nähdä myös kansalaisjournalismin kehyksenä, jossa arvioidaan julkisten toimijoiden toimintaa kansalaisyhteiskunnan näkökulmasta (Tankard Jr. 2001, 97). Sen vuoksi tässä tutkimuksessa huomiota kiinnitetään myös siihen, ohjaako todettu yleinen mielipide tai mediatoimituksen oletettava yleinen mielipide journalistista kehystämisestä tuhkapilvikriisiä koskevista mediaesityksissä.

Kehysanalyysia hyödyntävä tutkija luo suhteen analysoitavaan aineistoon ja pyrkii tunnistamaan erilaiset vaikuttamisen keinot, jotka liittyvät rajauksiin ja kysymyksen asetteluihin sekä sana- ja kuvavalintoihin, joissa valittu kehystäminen ilmenee (Tankard Jr. 2001). Tässä pro gradu -työssä pyritään tunnistamaan mediaesitysten diskursseista niihin mahdollisesti sisältyviä emotioita, jotka yleensä liitetään lentämiseen ja matkailuun. Lisäksi pyritään tunnistamaan erilaisten toimialan toimijoiden ja osapuolten diskursseja, narratiiveja ja retoriikkaa erityisesti kriisitilanteisiin liittyen. Tässä tutkimuksessa kehysanalyysin työkalupakista haetaan sopivat menetelmät media-aineiston analysointiin.

Hyödynnän metodologiassani osaltani myös Harjun ja Karvosen artikkelia ”Lipeä yllätti Talvivaaran” (2016). Artikkelin toimii analogisena tukena tuhkapilvikriisiä koskevan journalismin tarkastelussa. Siinä on käsitelty Talvivaaran kaivoksen muuttaman vuoden takaisia ongelmia sakka-altaan kanssa, ja metodina on käytetty kehysanalyysia keskittyen erityisesti *onnettomuusnarratiiviin* ja *onnettomuuden kehykseen*. Onnettomuusnarratiivi on myös lentoliikenteessä varsin relevantti. Onnettomuuteen kuuluu yleensä tietty äkillisyyden piirre, jolloin voidaan ajatella, että onnettomuus tapahtuu tietyllä hetkellä ja sen jälkeen hoidetaan sen seurauksena syntyneitä pitkävaikutteista kriisiä. Muu kuin onnettomuuteen liittyvä kriisi voi muodostua hiljalleen ja kestää pitkään. Toisaalta onnettomuuteenkin johtavan kehityskulun eli kriisiytymisen

voisi tunnistaa, mikäli yrityksessä tai muussa organisaatiossa on tehty riittävä riskianalyysi. Juuri tämä Harjun ja Karvosen mielestä mediankin olisi tullut havaita Talvivaaran tapauksessa ja puuttua siihen (mts. 190.)

Onnettomuusnarratiiviin sisältyy äkillisyyden lisäksi usein myös yllätyksellisyys, jota Harju ja Karvonen pitävät myös onnettomuuden kohteeksi joutuneen yrityksen johdolle mahdollisuutena uhriutua (mts. 193). Onnettomuuskehyksen lisäksi Harju ja Karvonen tunnistavat myös politiikan ja kulttuurin kehykset (mts. 190). He kritisoi-
vat Talvivaarasta uutisointeja medioita siitä, että ne keskittyvät liian voimakkaasti onnettomuuskehykseen, vaikka taustalla on isommat poliittisten päätösten ja toiminta-
kulttuurin kehitykseen liittyvät kehykset. Tätä taustaa vasten nousevat myös vas-
tuun diskurssit, joihin medially on omat kehyksensä sekä yhtiöllä ja viranomaisilla
omansa. (mts. 204.)

Artikkelissa on nostettu esiin myös *herkistymisen* käsite (mts. 202–204). Erityisesti kulttuurisessa ja poliittisessa kehyksessä alkaa kriisin edetessä ilmetä piirteitä, jotka osoittavat laiminlyöntejä pidemmältä ajalta, jolloin median kehykset muuttuvat aiem-
paa kriittisemmiksi. Samalla syntyy herkistyminen, joka tarkoittaa median alentu-
nutta kynnystä uutisoida Talvivaaran tapahtumista.

3.2 Aineisto

Analyysin aineistona käytetään Helsingin Sanomien ja Ilta-Sanomien uutisaineistoja sekä pääkirjoituksia ja kolumneja, jotka käsittelevät tuhkakilvikriisiä erityisesti lento-
liikenteeseen ja matkailuun liittyen. Tutkielmassa verrataan iltapäivälehtikonseptilla
toimivaa Ilta-Sanomia sekä toimituspolitiikaltaan asiakeskeisempää Helsingin Sano-
mia. Näin voidaan verrata käsittelyn kehystämistä ja diskurssia eri lähtökohdista toi-
mivissa ja eri kohderyhmille suunnatuissa medioissa.

Aineisto on valittu ajalta 16.4.–30.9.2010, joskin päähuomio kohdistuu noin kahden
viikon ajalle 16.4.2010 alkaen. Tätä vaihetta voidaan kutsua kriisin akuutiksi vai-
heeksi. Tuhkakriisi ja siitä uutisointi lentoliikennettä ja matkailua koskien alkoivat
nopeasti, minkä vuoksi aineiston tarkastelujakson alku on selkeärajainen. Uutisoin-
nin alettua intensiivinen vaihe Ilta-Sanomissa kesti yhdeksän päivää, minkä jälkeen

uutisointi harveni nopeasti lentoliikenteen palaututtua normaaliksi. Helsingin Sanomissa uutisoinnin harventuminen tapahtui loivemmin aiheiden painopisteen siirtyessä kriisin jälkiselvittelyihin. Syyskuun 2010 jälkeen valituissa medioissa ei esiintynyt ”tuhkapilvi”-hakusanalla aineistoa ennen kuin keväällä 2011, jolloin uusi tuhkakriisi uhkasi lentoliikennettä.

Tuhkapilvikriisin harvinaisuuden vuoksi uutisissa kerrottiin myös runsaasti itse ilmiöstä ja sen monista vaikutuksista. Tuhkapilven laajasti lamauttava vaikutus lentoliikenteeseen tunnistettiin nopeasti ja se uutisoitiin. Jo kriisin toisena päivänä käytettiin ilmaisua ”lentoliikenteen kaaos”. Media siirtyi välittömästi kriisikehykseen, kun kävi ilmeiseksi kriisin potentiaalisesti mittavat vaikutukset lentoliikenteelle sekä monille muille toimialoille, jotka ovat riippuvaisia lentoliikenteeseen perustuvasta logistikasta.

Helsingin Sanomat ja Ilta-Sanomat lähestyivät aihetta eri tavoin, vaikka molemmissa medioissa kriisin akuutin vaiheen eteneminen rytmittää aineistossa käsiteltäviä aiheita. Molemmat mediat antavat aiheelle tilaa useita sivuja kriisin akuutissa vaiheessa, mutta jakavat tilan toisistaan poikkeavasti, kuten tuonnempana kuvaan tarkemmin. Helsingin Sanomilla on pidempiä tekstikokonaisuuksia kuin Ilta-Sanomilla, joka puolestaan käyttää aukeamillaan pieniä juttuja sekä isoja kuvia ja suurta kirjaskinkoa. Sen voidaan ajatella heijastavan *kriisikehystä*, mikä näkyy myös akuuttivaiheen uutisoinnin kokoamisessa teemaotsikon alle. Molemmilla medioilla on omansa.

Molemmat mediat kertovat kulloisetkin käänteet tuhkakriisin kehitysvaiheesta ja ennusteista. Tosin Helsingin Sanomat rakentaa kokonaisuuden systemaattisemmin ja seikkaperäisemmin. Oheisjutut, kuten kainalojutut ja aihetta sivuavat muut pikku-uutiset, kumpikin media kokoo eri tavoin. Helsingin Sanomat käyttää enemmän tuhkakriisin vuoksi vaikeuksiin joutuneiden ihmisten kertomuksia, mutta Ilta-Sanomien matkustajajutut ovat puolestaan emotionaalisempia. Erityisesti Helsingin Sanomat käyttää kokempohjaisia matkustajien tilannekuvauksia kriisin vaikutusten kuvaamiseen ja koko kriisin kehystämiseen.

Molemmat mediat kokosivat kuvakollaasit matkustajista eri lentoasemilla Euroopassa ja sen ulkopuolella. Sen voi tulkita kuvaavan tuhkakriisin globaaliutta. Vaikka tuhkapilven suorien vaikutusten ulkopuolella olikin valtaosa maapalloa, mannerten

välisen lentojen toinen päätepiste oli usein tuhkapilvialueella ja siten häiritsi lentoliikenteen globaalia verkostoa myös maantieteellisesti etäällä tuhkapilvialueesta. Globaali näkökulma palvelee nähdäkseni sekä median tarpeita saada yleisönsä seuraamaan intensiivisesti mittavan kriisin vaiheita että lentoyhtiön tarpeita saada kriisi näyttämään laajalta, yhden lentoyhtiön hallinnan ulkopuolella olevalta kriisiltä, mikä oikeuttaa lentoyhtiön *uhriutumisdiskurssin*.

3.3 Aineiston analyysin tavoitteet

Media-aineistossa kiinnitetään huomiota ilmaisuihin, jotka ilmentävät uutis- ja mielipidekirjoitusten kehystämistä. Media-aineiston tulkinnan kannalta on tärkeää, että tutkimuksessa analysoidaan myös ilmaisuja, joilla toimijat pyrkivät kehystämään omaa sanomaansa. Toimijoiksi tässä yhteydessä käsitetään erityisesti kuluttajaviranomaisen ja lentoyhtiön edustajat sekä mediassa esiintyvät yksittäiset ihmiset, jotka ovat tuhkapilvikriisin uhreja, sekä matkustuskokemuksen että korvauskäsittelyn näkökulmasta. Diskurssissa havaittava rooli saattaa muodostua myös ilmailuviranomaiselle, jonka vastuulla on ilmatilan lentokelpoisuus ja ilmatilarajoitukset.

Analyysissa teoriana käytetään myös moraalipaniikkia (Crtcher 2003). Teoria hyödyntää käsitteellisesti ja dynamiikaltaan sosiaalisen konstruktion teoreettista viitekehystä (mts. 20). Analyysissa kiinnitetään huomiota median tai toimijoiden luomien kehysten perustana olevien diskurssien ja retoristen ilmaisujen tarkasteluun. Pyrkimyksenä on havaita moraalipaniikin teorian mukaisia rakenteita ja roolituksia tuhkapilvikriisiä koskevissa mediaesityksissä. Yhtenä roolikäsitteenä sovelletaan kansanvihollista (folk devil) (Cohen 1987). Analyysissa haetaan median kehyksistä ja toimijoiden puheenvuoroista ilmaisuja, joiden voidaan tulkita määrittävän jotkut kriisin toimijoista kansanvihollisiksi. Toki tutkielmassa pyritään tunnistamaan myös muut sosiaalisen konstruktion teoriapohjalta nousevat ilmiöt, jotka auttavat ymmärtämään moraalipaniikin toimijoiden keskinäistä dynamiikkaa.

3.4 Tutkimuksen valideetti ja eettiset pohdinnat

Tutkimuseettisistä näkökulmista on tarpeen todeta, että tuhkapilvikriisin aikaan työskentelin talousviestintäjohtajana Finnairin konserniviestinnässä, joten olen edus-

tanut Finnairin intressiä myös asiaa koskevissa mediaesityksissä. Aineiston analyysissä olen välttänyt tekstejä, joissa olen itse toiminut Finnairin lausunnonantajana tai olen neutraloinut oman vaikutukseni pelkästään Finnairin kannanotoksi. Osallistuin kriisin aikaan myös Finnairin ja kuluttajaviranomaisen välisiin neuvotteluihin. Tiedostaen oman toimijuuteni asiassa analysoin aineistoa pyrkien eri osapuolten näkemysten esiin tuomiseen.

3.5 Tutkielmassa käytetyt kehykset

Analysoitavassa aineistossa voidaan erottaa kaksi teemakokonaisuutta, joista toinen kuvaa itse tulivuorenpurkausta luonnonilmiönä sekä sen vaikutusta välittömään ympäristöön ja ilmastoon. Toinen teemakokonaisuus liittyy tulivuoresta purkautuvan tuhkapilven vaikutusta lentoliikenteeseen sekä sen seurannaisilmiöihin. Jälkimmäisessä teemakokonaisuudessa voidaan edelleen tunnistaa neljä kehystä, jotka suuntaavat lukijan huomion lentoliikenteeseen ja matkailuun. Itse luonnonmullistukseen liittyvää aineistoa en käsittele tässä tutkielmassa.

Lentoliikenteen ja matkailun kehyksiä tarkasteltaessa aineistossa on erotettavissa ensinnäkin 1) *operatiivinen kehys*, joka muodostuu lentoliikenteen operatiivista toimintaa eli lentokoneiden, lentokenttien ja matkustajien logistiikkaa käsittelevästä uutisoinnista. Siihen liittyvä aineisto tarkastelee lennettävien ja peruutettujen lentojen määriä ja kohteita sekä matkustajamääriä tai liiketoimintoja, joita lentoliikenteen häiriö koskettaa tavalla tai toisella. Tähän liittyy tuhkapilven liikkeiden seuranta, koska sillä on suora vaikutus ilmatilan lennettävyyteen ja viranomaisratkaisuihin.

Toisen selkeän ja laajan kokonaisuuden muodostaa 2) *matkustajakehys*, joka rakentuu peruutettujen lentojen matkustajien narratiiveihin. Useimmat niistä koskevat ihmisiä, jotka ovat jääneet johonkin kohteeseen maailmalla ja odottavat kotiin pääsyä tai kertovat uudelleen järjestelystä matkastaan kotiin. Tämän kehyksen mukaisissa jutuissa esiintyy sekä satunnaisia matkailijoita, jotka ovat valikoituneet juttuun kohdaltansa perusteella että tunnettuja henkilöitä, jotka ovat päätyneet juttuun ensisijaisesti tunnettuutensa tai roolinsa perusteella. Ilta-Sanomien aineistossa korostuvat nimienomaan jälkimmäiset.

Kolmannen kehyksen muodostaa 3) *lentoturvallisuuskehys*, jossa käsitellään teknisesti tuhkapartikkelien vaikutusta lentokoneeseen sekä arvioidaan lentoturvallisuuden näkökulmasta lentämiseen liittyviä ratkaisuja, joita on tehty tai tulisi tehdä. Median käyttämä lentoturvallisuuskehys ilmenee ennen muuta viranomaisen ja lentoyhtiön käyttämässä diskurssissa. Kehystyksen lisäksi media tuo myös oman diskurssinsa, jossa se ottaa ikään kuin ulkopuolisen arvioijan roolin, josta käsin se arvioi viranomaisen ja lentoyhtiön diskurssin luotettavuutta, muun muassa retorisin kysymyksin tai suoranaisin kannanotoin.

Neljäs lentoliikenteeseen ja matkailuun liittyvä kehys on 4) *talouden kehys*. Tästä kehyksestä käsin uutisoidaan ja arvioidaan koko tuhkapilvikriisin taloudellisia vaikutuksia eri osapuolille. Sen sisälle mahtuvat niin lentoyhtiöiden taloudelliset vaikeudet ja siltä pohjalta nousevat defensiivinen suhtautuminen matkustajien huolenpitovelvoitteeseen ja matkustajille maksettaviin korvauksiin kuin matkustajien kärsimät taloudelliset seuraamukset vaihtoehtoisten kuljetusten järjestämisestä tai pitkittyneestä oleskelusta lähtöpaikkakunnalla. Tämän jännitteen keskellä kuluttajaviranomaisella Suomessa ja Euroopassa on keskeinen rooli, mikä näkyy myös tämän kehyksen sisään lukeutuvassa aineistossa. Finnairin ja kuluttajaviranomaisen välisessä julkisessa kiistelyssä voidaan tunnistaa *konfliktikehys*, jonka pohjalta näiden toimijoiden retoriikkaa mediaesityksissä on perusteltua tarkastella.

Luonnollisesti nämä neljä kehystä menevät osittain päällekkäin, sillä niillä on keskinäisriippuvuus. Lisäksi ne saattavat olla myös keskenään ristiriidassa. Borahin (2011) mukaan ristiriitaisilla kehyksillä saatetaan osoittaa käsiteltävän aiheen ambivalenssia (mts. 251). Tässä kontekstissa esimerkiksi lentoyhtiöiden talous ja lentoturvallisuus muodostavat kaksi erilaista diskurssia, joita on vaikea suoraan sovittaa yhteen. Niillä on keskinäinen riippuvuus, mutta diskurssit eivät ole helposti harmonisoitavissa keskenään. Toisaalta kahdella kehyksellä voidaan nähdä olevan omat tarkoituksensa ja niihin kohdistuvat intressit eri toimijoiden näkökulmasta. Media saattaa tarvita kehystystä ja sen mukaista retoriikkaa esimerkiksi lentoturvallisuuteen liittyvissä jutuissa, mikä hyödyntää yleisön emotioita suhteessa lentämiseen. Median käyttämänä lentoturvallisuuskehys sisältää ajatuksen siitä, että lentoyhtiön johto on tilivelvollinen median välityksellä yleisölle siitä, ettei lentoturvallisuutta ole vaarannettu tai vaaranneta. Lentoyhtiön käyttämänä lentoturvallisuuskehys ja talouskehys

joutuvat ristiriitaan, jolloin lentoyhtiö joutuu omassa diskurssissaan tasapainoilemaan kustannuspaineiden ja lentoturvallisuuden välillä.

Entmanin (1993) jaottelun mukaisessa kehystämisaajattelussa, jossa kehyksen tehtävänä on määritellä ongelma, analysoida syyt, tehdä moraaliset arviot ja ehdottaa korjaustoimet, media saattaa käyttää omassa sisällöntuotannossaan yhtä kehystä ja keskittyä siinä ongelman määrittelyyn ja syiden analysointiin asiantuntijoiden lausunnoilla sekä mediallystää voimakkaasti moraaliset arviot joko soveltuvien asiantuntijalausunnoin tai median omien toimittajien kommentaareilla pääkirjoituksissa tai kolumneissa. Lentoyhtiön edustajilla saattaa puolestaan olla motiivi koettaa yhdistää talous- ja turvallisuuskehyksiä keskittymällä syihin ja ratkaisuihin. Näitä näkökulmia on syytä tarkastella analysoitavassa aineistossa.

Kaikkien neljän kehyksen aineistoihin sisältyy jännitteitä, jotka ovat omiaan synnyttämään emotioita toimijoissa. Se, millä tavalla emotiot ilmenevät tarkasteltavassa aineistossa, käsitellään kummankin median kohdalla. Kokoavasti voidaan kuitenkin todeta, että kymmeniä tuhansia ihmisiä – pelkästään Suomessa – koskeva tuhkakriisi muodostaa lentoyhtiöille paineen ratkaista tilanne matkustajia tyydyttävällä tavalla. Ristivetoisten paineiden keskellä syntyy jännitteitä, joita media tuo näkyviin, ylläpitää ja jopa lietsoo niitä. Kuten moraalipaniikissa, myös tuhkapilvikriisiä koskevassa uutisoinnissa ja mediaesityksissä voidaan havaita kollektiivisista emootioista käyttövoimansa saavia kehyksiä.

4. Analyysi

4.1 Helsingin Sanomien mediaesitysten kehystäminen tuhkapilvikriisissä

4.1.1 Analyytinen yleiskuvaus Helsingin Sanomien tuhkapilviuutisoinnista

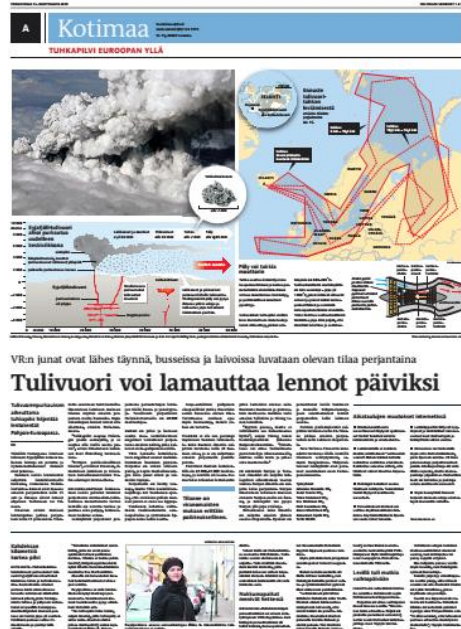
Aineiston analyysi on mielekästä aloittaa Helsingin Sanomien uutisista, jotka piirtävät tuhkapilvikriisin kronologisen etenemisen sekä operatiivisesti että mediakäsittelyn osalta. Kriisin medianintensiteettiä kuvaa se, että Helsingin Sanomien sähköisestä arkistosta löytyi kymmenen päivän akuuttijaksolta (16.–25.4.2010) 60 juttuyksikköä, jotka käsittelivät kokonaan tai pääosin tuhkapilvikriisiä. Kahdeksan päivän ajan 16.–23.4.2010 aiheeseen liittyvät jutut oli järjestetty ”Tuhkapilvi Euroopan yllä”-teemaotsikon alle. Pari viikkoa myöhemmin media uutisoi uudesta tuhkapilviväärasta, mutta sen operatiiviset vaikutukset ja mediakirjoittelu jäivät vähäisiksi. Sen sijaan keskustelu lentoyhtiöiden korvausvastuusta jatkui akuutin vaiheen jälkeen.

Painetussa lehdessä kriisin ensimmäisenä uutispäivänä 16.4.2010 Helsingin Sanomat käsittelee aihetta kolmella kokonaisella sivullaan (A2, A5-A6). Lehden ensimmäisen kriisipäivän kirjoittelua voi pitää kriisin aiheuttaman äkillisen operatiivisen sokin hahmottamisena. Utisten fokus kohdistuu tuhkapilven liikkeiden ja sen myötä lentokenttien operointikyvyn ennustamiseen.

Ensimmäinen lentoyhtiöiden taloutta koskeva, Reutersilta lainattu uutinen toteaa lentoyhtiöiden pörssikurssien laskeneen tuhkapilvikriisin vuoksi (HS 16.4.2010, A6). Uutisointi on pääosin toteavaa ja käsittelee tilannetta operatiivisesta näkökulmasta, kuten vaihtoehtoisia matkustusmuotoja kotimaassa ja lähialueille. Uutisia varten on haastateltu linja-autoyhtiöiden, VR:n ja laivayhtiöiden edustajia. Kehystämisen näkökulmasta Helsingin Sanomien uutisoinnin ja tilankäytön perusteella voi arvioida lehden valmistelevan vähintään päiviä kestävää kriisikehystä. Heti kriisin alussa Helsingin Sanomilla on ”Tuhkapilvi Euroopan yllä”-yläotsikko kriisiä käsittelevillä sivuillaan sekä ensimmäiset kartat, jotka hahmottavat tuhkapilven vaikutusalueita.

Kriisikehys näkyy Helsingin Sanomien taiton tilankäytössä akuutin vaiheen toisena päivänä. Lehti hyödyntää infografiikkaa kahdella sivullaan eli osin samoja taitollisia tehokeinoja kuin Ilta-Sanomatkin, mutta vähäisemmällä suhteellisella tilan käytöllä. Infografiikkasivuilla on lyhyitä laatikkojuttuja eri puolilla maailmaa olevista matkus-

tajista sekä faktalaatikoita. Merkille pantavaa on myös se, että infografiikassa käytetty lentokone on tunnukseton ja konetyypiltään geneerinen. Se ei siis kiinnitä operaatiivista kehystä mihinkään tiettyyn lentoyhtiöön.



Kuva 4-2. Helsingin Sanomien 16.4.2010 julkaisema sivu (s. A5).



Kuva 4-1. Helsingin Sanomien 17.4.2010 julkaisema sivu (s. A4).

Emootioita ohjaavan kehystämisen näkökulmasta Helsingin Sanomien tuhkapilvikriisiä koskeva uutisointi ja sen esillepano ovat neutraalimpia kuin Ilta-Sanomissa. Tosin kriisin käsittelyn avaavan jutun otsikkoa ”Euroopan taivas hiljeni” (HS 16.4.2010, A4) voi faktisuudestaan huolimatta pitää runollisena ja siten osin myös emootioita esiin kutsuvana. Apuotsikko oli toteava: ”Islannin tuhkapilvi sulki lentokentät myös Suomessa”.

Uutisaineistossa annetaan puheenvuorot toimijoille, kuten viranomaisille sekä toisaalta Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden edustajille. Lehden omat kannanotot esitetään pääkirjoituksissa ja kolumneissa, joilla pyritään jäsentämään poikkeuksellista tapahtumaketjua sekä rauhoittelemaan reaktioita. Tarkastelujaksolla julkaistiin kaksi kolumnia tai yliötä, joissa käsitellään kriisiä ja pyritään ymmärtämään sen vaikutuksia lentoyhtiöihin, lentokenttiin, viranomaisiin ja talouteen sekä kansalaisten turvallisuuden tunteeseen ja viranomaistoimintaan.

4.1.2 Operatiivinen kehys Helsingin Sanomien tuhkapolviuutisoinnissa

Kriisin eskaloituttua lentoliikennettä haittaavaksi luonnonilmiöksi Helsingin Sanomien välitön huomio kiinnittyy kriisin operatiivisten vaikutusten kuvaamiseen sekä tulevien kehitysvaihtoehtojen arvioimiseen. Jo kriisin ensimmäisestä päivästä lähtien lehti käyttää ”kaaos”-käsitettä representoidessaan tilannetta. Lehti toteaa vaikutuksen olevan varsinaista tuhkapolvialuetta laajempi. Helsingin Sanomat kehystää ilmiön laajuutta käsittelemällä Lontoon ja Yhdysvaltojen välistä liikennettä, mikä on maailman vilkkain liikennöintiväli. Lehti lokalisoi aihetta kertomalla Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennetilanteesta. Ensimmäisen kriisipäivän (16.4.2010) pääotsikko on julistuksellinen ”Euroopan taivas hiljeni”, apuotsikkona ”Islannin tuhkapolvi sulki lentokentät myös Suomessa”.

Operatiivinen kehys on käytössä kriisin akuutin vaiheen ajan. Sinä aikana uutisissa toistuvat lentorajoituksia tai niiden tilapäisiä helpotuksia koskeva aines. Juttuja varten haastatellaan sekä Finavian (valtion kokonaan omistama yhtiö, joka operoi Suomen lentoasemia sekä tuottaa lennonjohtopalveluja) ja lentoyhtiöiden edustajia. Ilmatieteen laitoksen edustajat antavat arvioitaan tuhkapolven liikkeistä, joilla on puolestaan vaikutus lentorajoituksiin.

Uutisaineistosta päivästä toiseen nousevat operatiivisen kehyksen aiheet kertovat siitä, että mediayleisön, matkustavan yleisön ja muiden lentoliiketeestä riippuvaisten jaettu kiinnostus on kohdistunut tuhkapolven liikkeisiin. On ymmärrettävää, että kunkin päivän tilanteella on ollut kymmenille tuhansille suomalaisille – ja sadoilletuhansille kansainvälisesti – suuri merkitys päivittäisen päätöksenteon kannalta. Operatiivisen kehyksen keskeinen rooli tarkastelujaksolla viestii laajasta yhteisöllisesti jaetusta kiinnostuksesta, huolesta ja odotuksesta, aivan kuten jokin pitkäkestoinen sääilmiö saa ihmiset puhumaan säästä ja toivomaan sään muuttumista.

Median kehystyspäätösten näkökulmasta voi todeta, että sen pitää kertoa päivitetty tilanne, vaikkei se journalistisesti tuntuisikaan inspiroivalta. Tilanteen pysähtyneisyyttä kuvaa se, että Helsingin Sanomat otsikoi 20.4.2010 olleen juttunsa ”Ilmatila avautui vain hetkeksi”. Operatiivista tilannetta seurataan siis mediassakin yksittäisten tuhkapolven tulneiden aukkojen ja niiden umpeutumisten tarkkuudella.

Oman ulottuvuutensa operatiivisen kehyksen uutisointiin muodostavat uutiset, jotka käsittelevät ihmisten liikkumisen vaikeutumisesta johtuvia välillisiä vaikutuksia. Ihmiskohtaloita ja heidän niihin liittyviä tuntemuksiaan käsitellään matkustajakehyksen yhteydessä. Uutisaineistossa esiintyy Hillary Clintonin vierailu Suomeen, joka ei voi tuhkapilvikriisin vuoksi toteutua. Samaan teemaan liittyvät myös Tanskan kuningattaren 70-vuotisjuhlat ja Puolan presidentin hautajaiset. Lentoliikenteen halvaannuttanut tuhkapilvi uhkaa estää vieraita pääsemästä juhliin. Lisäksi operatiiviseen kehykseen lukeutuvat myös useat jutut, joissa todetaan, että jalkapallojoukkueet tai yksittäiset urheilijat eivät pääse tiettyihin otteluihin tai urheilukisoihin. Helsingin Sanomien urheilusivuilla listataan urheilutapahtumia, joiden järjestelyihin sekä joukkueiden siirtymisiin tuhkapilvi on vaikuttanut. Logististen heijastusvaikutusten piiriin kuuluvat myös uutiset postin kulun vaikeutumisesta. Uutisaineistoissa saavat sijansa korvaavat toimintamallit tapaamisten järjestämiseen ja ihmisten liikkumiseen lentoliikenteen ollessa pysähdyksissä. Helsingin Sanomat kertoo videokonferenssien yleistyneen ja korvaavien matkustusmuotojen tulleen käyttöön.

Operatiivinen kehys kuvaa lentoliikenteen merkitystä ihmisten mobiliteetille. Operatiivisen kehyksen vahva edustus akuutin vaiheen uutisoinnissa Helsingin Sanomissa viestii myös lentoliikenteen suurista välillisistä vaikutuksista erilaisille tapahtumille ja tuotannon logistisille ketjuille. Helsingin Sanomien voi nähdä tunnistaneen kriisin keskeiset välittömät vaikutukset sekä niistä ajantasaisesti kertomisen tärkeyden. Helsingin Sanomat käyttää ilmaisuja, joissa todetaan lentokenttien hiljentyneen ja lentokoneiden pysyvän maassa ikään kuin korostaakseen maailman normaalin sykkeen pysähtymistä ja matkustavan maailman jämähtämistä paikoilleen. Pysähdystä kuvataan ensin kuva-aineistolla tupaten täysistä lentotermiinaaleista, joihin ihmiset ovat kerääntyneet saamaan tietoa lennoistaan, sekä lentokoneita täynnä olevista asematsoalueista. Kun matkustajat on lähetetty lentoasemilta pois, viestiä korostetaan kuvilla tyhjästä lentoasemasta ja huomion siirtymisestä lentoasemien ulkopuolelle sinne, missä ihmiset koettavat löytää itselleen vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja.

Lentokenttien ja lentoyhtiöiden toimintakyvyn aste toimii koko tuhkapilvikriisiä koskevalle uutisoinnille laajana runkomaisena kehyksenä, johon muut kehykset kiinnittyvät.

Operatiivisen kehyksen puitteissa Helsingin Sanomat käsittelee myös vaihtoehtoiset kuljetusmuodot, mikä muodostaakin kehyksen sisällä laajan jo kriisin jokaisena päivänä esiintyvän aineisto-osan. Aihetta käsitellään näkökulmasta, jossa raide-, laiva- ja bussiliikenne toimii korvaavana logistisena ketjuna. Vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen osalta tarkastellaan niiden saatavuutta ja ruuhkautuneisuutta sekä matkojen hinnoittelua. Ensisijaisesti näitäkin toimijoita arvioidaan sen perusteella, miten hyvin tai huonosti ne pystyvät vastaamaan matkustavan yleisön tarpeisiin.

Bussien liikkeellelähtö on tökkinyt kaikkialla Etelä-Euroopassa. Málagasta, Madridista ja Barcelonasta on saatu matkaan vasta joitakin busseja. (HS 21.4.2010, A5)

Kyytivaihtoehtojen hinnoittelu aiheuttaa närkästynyttä kirjoittelua, jossa voi tunnistaa moraalipaniikin toimintamalleja.

Käsittämätöntä vedätystä. Tämä oli tunnelma tiistaina Espanjan Aurinkorannikolla. Tarjolla oli vain kotimatkoja riistohintaan.

Sadat epätoivoiset suomalaiset soittelivat paluureiteistä ystävilleen ja Suomen suurlähetystöön Madridiin.

Normaalisti muutaman tuhannen euron linja-autovuokrasta kiskotaan nyt 8 000 – 20 000 euroa. Pikkubussista pitäisi pulittaa 4 000 euroa.

*”On polemiikkia siitä, että bussifirmat ovat vedättäneet hintoja ylöspäin”, tietää myös konsuliavustaja **Leena Toivonen** Suomen Madridin-suurlähetystöstä. (HS 21.4.2010, A5)*

Vaihtoehtoisten kuljetusten järjestäjistä Helsingin Sanomat nostaa esiin myönteisessä valossa niitä, jotka ovat toimineet uutterasti tehtävässään.

*PARIISI. Suomalaisen **Veikko Kokkilan** eri Euroopan maissa toimivalle Scandinavian Incoming -yritykselle tuhkapilvi on tuottanut rutkasti töitä.*

”Olemme järjestäneet varmaan noin 500 ihmisen bussikuljetukset Pariisista Tukholmaan ja Tallinnaan ja yhteensä yli 700 ihmistä Brysselistä Tukholmaan”, Kokkila kertoi tiistaina Pariisissa.

Keskustassa sijaitsevassa toimistossa soivat puhelimet alituiseen. Kokkila henkilökuntineen täyttää listoihin halukkaiden matkalaisten nimiä.

”Lauantaina aloitin yöpuvussa kello kahdeksan, kun konsuli soitti. Eilen esimerkiksi heräsin puoli viideltä”, Kokkila naurahtaa. (HS 21.4.2010, A5)

Oman jaksonsa operatiivisen kehysten uutisoinnissa muodostaa tuhkapilven pysäyttämän liikenteen liikkeelle lähtö Euroopan ilmatilan avautuessa. Operatiivisen kehysten keskeisinä logistisina komponentteina ovat lentokentät, lentokoneet ja lentomatkustajat. Lentokenttien avautuessa liikenteelle lentoyhtiöt alkavat järjestellä lennettäviä lentoja, mistä seuraa matkustajavirtojen liikkeelle lähtö. Kronologisesti jakso alkaa 22.4.2010 julkaistussa Helsingin Sanomissa. Edellispäivän lehdessä kerrotaan vielä lentokenttien pysyvän kiinni.

Operatiivinen kehys Helsingin Sanomissa kuljettaa näitä logistisia teemoja sisäkkäin. Samalla kun raportoidaan ilmatilan ja lentokenttien avautumisesta, kerrotaan lentoyhtiöiden lentojen käynnistymisestä. Erityisesti Helsingin Sanomissa seurataan Finnairin liikenteen käynnistymistä. Operatiivisen kehysten sisällä liikenteen käynnistyminen toimii sisäkehysenä matkustajien kokemukselle siitä. Samalla kun matkustajakommenteissa näkyy helpottuneisuus tilanteen laukeamisesta, keskeiseen rooliin nousevat reaktiot siitä, missä järjestyksessä jumissa olleita matkustajia otetaan lennolle. Finnair toi esille, että suman purkautuessa matkustajia otetaan lennoille tietyssä järjestyksessä. Finnairin edustaja selittää asiaa Helsingin Sanomien haastattelussa:

”Lentoyhtiön on otettava ensin kyytiin matkustajat, joilla on lippu kyseiselle lennolle. Sitten järjestys on, että ensin pääsevät kotiin palaavat kansallisuudesta riippumatta.”

”Ensisijalla ovat myös autettavat matkustajat eli yksin matkustavat lapset, sairaat ja joissakin tapauksissa ne, joilla on esimerkiksi lääkkeet lopussa. Näiden jälkeen otetaan ne, jotka ovat odottaneet paluulentoa pisimpään.”
(HS 22.4.2010, A9)

Emotionaalisuuden näkökulmasta tarkasteltuna matkustajien kertomukset sisältävät päivien odottelun purkautumisen tilanteessa, jossa he eivät pääsekään heti matkalle kohti kotia. Helsingin Sanomat käsittelee asiaa myös oikeudenmukaisuuden näkökulmasta. Helsingin Sanomien matkailijasuman purkautumista koskevan uutisen Maan pinnalta -kainalojutussa otsikko on ”Me maailmankansalaiset vaadimme jämäkkää

otetta”. Siinä Espanjasta tuhkapilvikriisin aikana raportoinut toimittaja Katja Kuokkanen kritisoi lentoyhtiöitä ja viranomaisia. Kritiikkiä on osin vaikea seurata, sillä kainalojutussa näyttäisivät sekoittuvan kirjoittajan käsitykset eurooppalaisten viranomaisten ja poliitikkojen päätöksenteosta sekä toisaalta lentoyhtiöiden toiminnasta, joita puolestaan jutussa ei täysin eroteta asiakkaiden vastuusta poikkeustilanteissa.

FUENGIROLASSA suomalaiset omatoimimatkaajat kokevat olevansa heitteillä, kun lentoyhtiö Finnair ei ota heihin yhteyttä tai antaa kysyttäessä muuttuvia neuvoja.

Lentosäädökset ovat pakettimatkalaisten puolella, ja siksi matkanjärjestäjät hoitavat kotiin ensin kaikki muut kuin pelkän lennon ostaneet.

...

Kielitaidottomat, sairaat, yksin olevat lapset ja muut ääritapaukset saavat toki avun suurlähetystöistä. Espanjassa kolme neljä suurlähetystön virkailijaa ja itse suurlähettiläskin ovat olleet puhelimesta päivät pääsytysten – mutta lähetystöjen ei tarvitse ohjata ihmisiä kotiin kädestä pitäen.

(HS 23.4.2010, A10)

Kuokkanen kritisoi eurooppalaisten viranomaisten päätäntää ja pitää sitä heikkona.

Kritiikin perään Kuokkanen kirjoittaa:

Vai mitä muuta mieltä voi olla, kun espanjalaiset viestimet kertoivat torstaina, että nyt lennot toimivat sataprosenttisesti – ja kuitenkin Málagasta ei tunnu pääsevän Suomeen? (HS 23.4.2010, A10)

Aiemmin samalla viikolla Helsingin Sanomat raportoi Finnairin New Yorkin -lennon tilanteesta. Lehtijutun mukaan Finnair koetti tavoittaa matkustajia lennolle, jolla olisi mahdollisuus päästä Helsinkiin, sillä tuhkapilvessä oli aukko. Matkustajat, jotka Finnair oli tavoittanut, olivat tyytyväisiä Finnairin toimintaan.

Suomeen takaisin päässeissä oli tyytyväisiä matkalaisia.

*”Mielestäni Finnair teki parhaansa. Sain itse tiedon iltayhdeksältä, että kone lähtee yhdeltä aamulla. Varmasti Finnair on yrittänyt parhaansa mukaan tavoittaa, mutta eihän sellaista ihmismäärää saa kiinni yhtäkkiä”, työmatkalta Las Vegasista palannut Kaukomarkkinoiden osastopäällikkö **Kari Korhonen** mietti. (HS 20.4.2010, A5)*

Sen sijaan matkustajat, joita Finnair ei ollut tavoittanut, ja jotka sen vuoksi eivät päässeet kriisitilanteeseen nähden poikkeukselliselle lennolle, olivat tyytymättömiä lentoyhtiön toimintaan.

NEW YORKIIN jäi kuitenkin kiukkuisia matkustajia, joille ei ollut tullut puhelua paluulennosta.

Kahdessa tekstiviestissä oli kehoitettu tarkistamaan tilanne netistä.

Epäonniset matkalaiset eivät myöskään saaneet puhelimitse kontaktia Finnairiin.

”Finnair sanoo soittaneensa kaikille, mutta ei kyllä ole”, sanoi nelikymppinen liikematkustaja, jonka piti olla Helsingissä jo lauantaina.
(HS 20.4.2010, A5)

Jutussa käytetään kuvituksena tekstialueen kanssa samankokoista kuvaa Finnairin lentokoneesta, joka laskeutuu New Yorkista Helsinki-Vantaalle. Nähdäkseni Helsingin Sanomat haluaa korostaa muuten pysähtyneen lentoliikenteen keskellä yhtä lentävää lentoa, johon jutun matkustajakommentit liittyvät. Kehys on mielestäni selkeä operatiivisen kehyksen asetelma, joka lentokoneen kuvan käytöllä korostaa yhteyttä Suomen ja New Yorkin välillä. Samalla lehti haluaa korostaa kykyään seurata tosiaikaisesti tuhkapilvitilanteen kehittymistä.

Tämän yhden jutun elementit kytkeytyvät yhteen keskeiseen lentoliikenteen emotionaalisuuteen. Lentämisen positiivinen tunne on kaukokaipuu ja negatiivinen tunne on läheisistä erossa olon ahdistus. Molemmissa emotiotiloissa lentokonetta voidaan de Saussuren käsittein pitää merkitsijänä. Merkittynä ovat puolestaan ne merkitykset, joita etäisyys kokijan nykyisen sijainnin ja toisaalla olemisen välillä synnyttää.

Peilattuna teoreettista viitekehystä vasten voidaan tunnistaa Helsingin Sanomien tuhkapilvikriisiä koskevassa operatiivisessa kehyksessä pyrkimys luoda tuhkapilvikriisistä ikään kuin integroitu pelitilanne. Siinä Euroopan kartta on pelilauta ja ihmiset pelinappuloita. Lentokoneet ja muut kulkuvälineet muodostavat tavan liikkua pelilaudalla. Uutisointi kertoo kunkin päivän pelitilanteen. Lehden tapa käyttää karttoja sekä välähdyksen omaisia kuvia ja juttuja ihmisistä jumissa eri matkakohteissa kytkee lukijat osaksi peliä ja toteuttaa Couldryn ja Heppin Alfred Schütziltä (1967/1932) lainaamaa ajatusta umweltistä, jossa kommunikaatiotilanteessa ovat mukana yksilön tietoisuus todellisuudesta myös muualla kuin missä itse on (Couldry ja Hepp 2016, 27). Kartat ja maantieteellisesti hajallaan olevat ihmiset logistisen pelinappuloina auttavat mediaa luomaan draaman, jossa ihmiset ovat lähellä mutta silti niin kaukana toisistaan. Pelitilanne luo odotuksen ja arvailun siitä, mitkä ovat seuraavat siirrot ja milloin peli saadaan päätökseen.

Toinen teoreettinen ulottuvuus on moraalipaniikki, joka kohdistuu erityisesti bussien hintoihin, joista useampi juttu kertoo. Moraalipaniikin luomisessa medialla on rooli (Cricher 2003, 131). Erityisesti aihetta käsittelevässä jutussa (HS 21.4.2010, A5) Helsingin Sanomat esittelee kohtuuttomalta kuulostavia bussien vuokrahintoja. Lehti esittelee kuitenkin nimeltä mainiten suomalaisen linja-autoyrittäjän rehellisenä ja hinnoittelun osalta kohtuullisena toimijana. Näin lehti toteuttaa journalistista ihannetta ja paljastaa yhteiskunnallisia epäkohtia, kuten tässä kriisitilanteessa mahdollisen matkustajien logistisen tilanteen hyväksi käyttämisen.

Toteavuudestaan ja logistisuudestaan huolimatta operatiivinen kehys on omiaan luomaan lukijalle mielikuvan kriisin toimintaympäristöstä ja matkustajien mobiliteetin haasteista. Nämä toimivat puolestaan kehyksenä sille, että lukija voi rakentaa poikkeuksellisesta tilanteesta itselleen mentaalisen ja emotionaalisen kartan, jonka pohjalta hän seuraa kriisin kehittymistä joko matkustavaisena uhrina ja selviytyjänä tai kotona arkensa keskellä elävänä, mediaa seuraavana eläytyjänä.

Mediarepresentaation näkökulmasta pelimetafora, joka voitaisiin tulkita tältä osin myös pelikehykseksi, kuvaa median pyrkimystä luoda merkityksiä lukijoille. Voitaan olettaa, että tuhkakilvikriisiä seurattiin mediasta, vaikka se ei olisi suoranaisesti itseä koskettanutkaan, sillä sen vahva medialäsnäolo ja ilmiön poikkeuksellisuus synnyttivät kiinnostuksen. Tämä toteuttaa Mikko Lehtonen kirjassaan (1998, 116) esittelemän ajatuksen tekstin kyvystä luoda merkityksiä. Hänen mukaansa teksti aktivoi lukijassa tietoja ja taitoja, jotka toimivat merkityksen raaka-aineina.

Semioottisesta näkökulmasta tuhkakilvikriisin mediarepresentaatiot rakentavat lyhyessä ajassa oman symboliikkansa, jossa esimerkiksi tuhkakilvi edustaa semiotiikassa käsitteenä käytettyä merkitsijää (esim. de Saussure 1916; Orgad 2012), jonka liikkeitä seurataan ikään kuin sillä olisi jonkinlainen intentionaalinen persoonallisuus. Semiotiikan toinen käsite merkitty edustaa puolestaan kaikkia niitä seurauksia ja uhkaa, joita tuhkakilven liikkeisiin liittyy. Voidaan olettaa, että lukijat oppivat nopeasti seuraamaan tiettyjä visuaalisia symboleja sekä ajattelemaan tuhkakilvikriisiä logistisena pelinä; ainakin tutkittu materiaali tarjoaa sille perustelut.

4.1.3 Matkustajakehys Helsingin Sanomien tuhkapilviuutisoinnissa

Matkustajakehysten piiriin kuuluvaksi lasken aineiston, jossa kerrotaan matkustajien kokemuksia kotiinpaluusta erilaisin keinoin sekä tuhkapilven aiheuttamista suunnitelman muutoksista. Tässä kehyksessä ei tarkastella niinkään matkustajien ja lentoyhtiöiden välistä suhdetta, jota tarkastellaan tietyiltä osin osana operatiivista kehystä silloin, kun se liittyy nimenomaan lentojen ja matkustajien logistiikkaan. Matkustajakehysten jutut ovat eräänlaisia silminnäkijäkertomuksia, joko selviytymistarinoita tai tragedioita, jotka tarjoavat lukijoille mahdollisuuden luoda suhde tuhkapilvikriisiin asettumalla juttujen esittelemien ihmisten asemaan.

Erityisesti tämän kehysten kertomukset luovat globaalia yhteenkuuluvuutta emotionaalisen suhteen kautta. Osassa jutuista ilmenee myös aineksia, joissa on tunnistettavissa moraalipaniikin teorian määrittelemiä piirteitä. Kehystämisen näkökulmasta voidaan arvioida, että media nostaa esille kritiikkiä lentoyhtiöitä kohtaan, joka voidaan määritellä myös mediapaniikin esiasteeksi. Juuri kehystämällä media osallistuu moraalipaniikin muodostumiseen (vrt. Critcher 2003, 131). Kriisin ollessa akuutti ei vielä voida varmuudella tietää, mihin suuntaan moraali- tai mediapaniikilla on mahdollisuudet kehittyä. Kriisiuutisoinnissa voidaan kuitenkin tunnistaa mediakäsittelyn kehitys, joka sisältää potentiaalisen moraalipaniikin tunnusmerkistön.

Helsingin Sanomien jutut koskien matkustajien kohtaloita ja tarinoita tuhkapilvikriisin keskellä eivät ole yhtä laajamittaisia kuin Ilta-Sanomissa. Jutut ovat pieniä, kuvalla varustettuja tuokiokuvia ihmisistä joko lentokentillä tai matkakohteissaan. Joidenkin juttujen yhteyteen on tehty kainalojuttuja, joissa yhden ihmisen tai perheen kohtalon kautta kuvataan kriisin vaikutusta matkustajien matkustamiseen liittyviin valintoihin. Helsingin Sanomien juttuihin päätyneet matkustajat näyttävät tulleen valituiksi satunnaisperiaatteella, kun taas Ilta-Sanomat nostaa esille erityisesti matkustajatarinoita tunnetuista henkilöistä.

Matkustajakehys nojaa operatiivista kehystä enemmän lukijan kykyyn ja haluun asettua empaattisesti matkustajan asemaan ja on siten myös lähestymistavaltaan emotionaalisempi. Helsingin Sanomat on mediatyypiltään pidättyväisempi emotionaalisessa retoriikassaan kuin Ilta-Sanomat. Lehti antaa tilanteiden puhua puolestaan. Eri puolille maailmaa tuhkapilven vuoksi jumiin jääneet ihmiset toki kertovat tunteistaan,

jotka Helsingin Sanomat välittää jutuissaan, mutta toisin kuin Ilta-Sanomat Helsingin Sanomat välttää itseisarvoltaan kiinnostavia speaktaakkelimaisia selviytymistarinoita.

Helsingin Sanomat aloittaa kriisin kehystämisen heti ensimmäisenä kriisipäivänä pääjutussaan kertomalla erilaisista matkustajakohtaloista. Juttu kuvaa ihmisille aiheutuvia vaikeuksia, joita lentoliikenteen pysähtyminen on aiheuttanut. Helsingin Sanomat kuvaa myös tunnetiloja, joissa kriisin keskellä olevat matkustajat ovat. Tunnelmaisut kertovat sekä itse matkustamiseen liittyvistä emootioista, kuten odottamiseen turhautumisesta tai uupumuksesta, että emootioista, jotka aiheutuvat matkan peruuntumisen vuoksi toteutumatta jääneestä suunnitelmasta.

Matkustajakehysten piiriin luetaan myös matkustajien kertomukset siitä, miten he ovat saaneet lentoyhtiöiltä tietoa lennettävistä lennoista. Matkustajien tavoittaminen ja heidän saamisensa niille yksittäisille lennoille, jotka lennetään, muodostavat lentoyhtiöille logistisen haasteen. Useissa uutisissa matkustajat valittavat sitä, että eivät ole saaneet tietoa tai edes yhteyttä lentoyhtiöön. Uutisaineistossa kerrotaan toisaalta reittilentojen matkustajien tilanteesta logistisesta näkökulmasta ja sitä verrataan valmismatkalain piirissä olevien matkustajien tilanteeseen. Kun kumpiakaan lentoja ei lennetä, uutisoinnin kiinnostus kääntyy reitti- ja lomalentomatkustajien saaman huolenpidon vertailuun.

Matkustajia koskevien uutisten osalta operatiivinen ja matkustajakehys menevät osin päällekkäin erityisesti Helsingin Sanomissa. Matkustajakertomuksia käytetään ensisijaisesti operatiivisen toiminnan kehystämisessä, mutta jossain määrin tilaa annetaan itsetarkoituksellisesti myös matkustajien kokemuksille sekä ajatuksille ja emootioille. Kehysnäkökulmasta matkustajakertomuksia voi pitää eräänlaisena median ylläpitämänä *empatiadiskurssina*. Media rakentaa näin haastateltujen ja yleisönsä välille emotionaalisen suhteen, joka liittää matkustavaisia toisiinsa kohtalotovereiksi sekä kytkee medioituneesti muut lukijat osaksi laajaa kuviteltua yhteisöä, jota tuhkapilvikriisi koskettaa. Matkustajien kokemuksesta muodostuu media-aineiston välityksellä jaettua todellisuutta, johon kukin voi omista lähtökohdistaan käsin liittyä.

Helsingin Sanomat julkaisi kriisin toisena mediapäivänä (17.4.2010) aukeaman (Kuva 4-3, s. A6-7), jossa on infografiikkana käytetty tuhkapilven levinneisyyttä kuvaavaa karttaa ja sen ennustetta sekä tapahtumakulkua kuvaavaa aikajanaa. Aukea-

mallalla on kooste erilaisista matkustajatilanteista, joita on kuvattu muutaman kappaleen jutuilla pienen kuvan kera. Matkustajajutut kertovat sekä satunnaisista matkailijoista että julkisuudesta tunnetuista henkilöistä.

Yhdessä jutuista kerrotaan presidentti Tarja Halosen paluutilanteesta Tanskan kuninkattaren syntymäpäiviltä sekä ministereiden Jyrki Katainen, Astrid Thorsin ja Tuija Braxin paluumatkan yrityksistä eri puolilta maailmaa. Kokoomuspoliitikkona esitellyn Lasse Männistön juuttumista Lontooseen käsitellään omassa jutussaan. Pilvi Torstin ja hänen perheensä jääntiä Pariisiin käsitellään toisessa jutussa. Torsti on niin ikään poliitikko, mutta ei vielä tuhkapilvikriisin aikoihin ollut sosiaalidemokraattien kaupunginvaltuutettu eikä kansanedustaja, kuten hän nykyään on. Lukijana voi kuitenkin mielestäni perustellusti ajatella, että juttukokonaisuuteen olisi valittu poliitikot eri poliittisista ryhmistä. Edellytyksenä on tietysti ollut, että heidän tilanteensa on tunnistettu.

”Seikkailuhenki päällä”

PARIISI. Pariisissa viikonloppumatkalla oleva tutkija Pilvi Torsti ei vielä perjantaina ollut huolestunut kotiin palaamisesta.

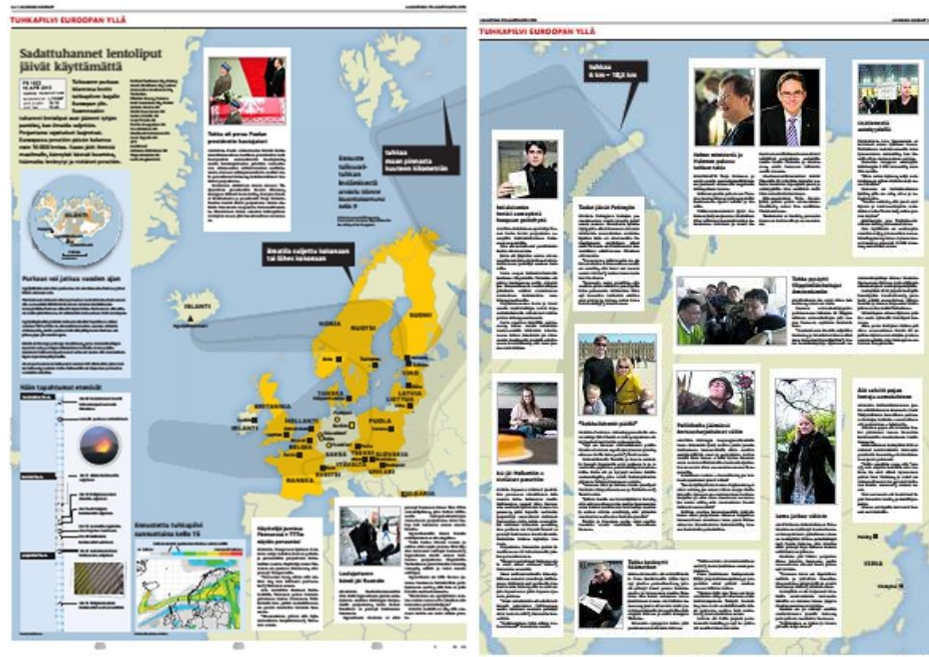
”Nyt on hieman seikkailuhenki päällä. Hauskaa tässä on se, että jos jäämme jumiin, olemme täällä koko perhe”, Torsti sanoi.

Helsinkiläisellä Torstilla ja tämän miehellä Samuli Simojoella sekä perheen 5- ja 4-vuotiailla pojilla on paluulentoliput sunnuntaille. Perhe oli jo kysynyt neuvoa tutulta meteorologilta, joka arveli lentorajoitusten jatkuvan Pohjois-Euroopassa päiviä.

”Aiomme siksi jo tänään varata junaliput Pariisista Kööpenhaminaan ja Tukholmaan”, Torsti kertoi.

”Jollain tavalla on tervehdyttävää havaita, että nykymaailmassakin joutuu luonnonvoimien vuoksi miettimään aikatauluja uusiksi. Ja onhan sitäkin miettinyt, että pitäisikö muutenkin matkustaa Pariisiin junalla.”

Torstin ja Simojoen perhe aikoi nauttia kauniista säästä vierailulla Versaillesin linnaan. (HS 17.4.2010, A7)



Kuva 4-3 Helsingin Sanomien 17.4.2010 julkaisema aukeama (s. A6-7).

Aukeamaa voidaan kehystämisen näkökulmasta pitää kriisin kokonaisuuden hahmotamisena visuaalisesti, erityisesti koko aukeaman kattavan kartan perusteella. Juttukokoelmaa, jossa ihmisten tilanteista kerrotaan heidän omilla kuvillaan, voidaan ajatella antavan kriisille inhimillisen ulottuvuuden. Näin media rakentaa yhteisöllisyyttä sekä lukijalle mahdollisuuden samastua matkustajien tilanteisiin. Kenenkään jututetun matkustajan turvallisuus ei ole uhattuna. Jutut kuvaavat kuitenkin inhimillisistä vaikeuksista, joita tilanne heille aiheuttaa.

Äiti selvitti pojan lentoja aamukahteen

NEWARK. Helsinkiläisnainen joutui selvittelemään Suomesta käsin Yhdysvalloissa lomailleen poikansa lentojen kohtaloa aamukahteen asti perjantaina – tuloksetta.

Aikuisen pojan oli tarkoitus lentää ystäviensä kanssa Newarkin lentokentältä Amsterdamin kautta Suomeen.

Hollantilainen lentoyhtiö KLM ei antanut minkäänlaista korvausta peruutista lennoista, eikä tiedotuskaan juuri pelannut.

”Siellä sanottiin vaan, että ’sorry’, eikä ohjattu hotelliin eikä mitään. He ovat olleet kymmenen päivää New Yorkissa, ja raha on vähissä. Onneksi he pääsivät tuttavien luokse asumaan”, nainen sanoi.

Yksi seurueesta oli hankkinut liput Finnairin kautta, ja hotelli järjestyi. Seurue sai lopulta korvaavat lennot ensi tiistaille. (HS 17.4.2010, A7)

Emotionaalista, ja erityisesti empaattista, ulottuvuutta kuvaa muun muassa intialaisen opiskelijan kokemus Helsinki-Vantaan lentoasemalla:

Intialaismies heräsi aamuyöstä huopaan peiteltynä

*VANTAA. Intialainen opiskelija **Pranav Sarin** heräsi perjantaina aamuyöllä Helsinki-Vantaan lentoaseman penkiltä. Hän oli nukahtanut puoltatoista tuntia aikaisemmin. Jokin oli lyhyiden unien aikana muuttunut. Joku oli kulkenut ohi ja kulkiessaan peitellyt miehen huovalla. (HS 17.4.2010, A7)*

Samalla tämä muistuttaa myös siitä, että median kuvaamat matkustajakokemukset eivät koske ainoastaan suomalaisia maailmalla, vaan myös ulkomaalaisia Suomessa. Finnairin Aasian-strategian vuoksi Helsingin kautta kulkee mittava määrä matkustajia, jotka ovat vain kauttakulkumatkalla Helsinki-Vantaalla. Sarinia koskevassa jutussa käsitellään myös tätä ulottuvuutta:

Sarin saapui Helsinki-Vantaalle torstaina iltapäivällä. Tarkoitus oli jatkaa Lontooseen, mutta aikeeksi jäi. Viisumittoman kauttakulkijan jatkolento vaihtui eräänlaiseen vankeuteen lentokentän non-Schengen-alueella.

Perjantaiaamuna Sarin ja kuusi muuta kauttakulkijaa saivat Rajavartiolaitykseltä väliaikaiset viiden päivän Schengen-viisumit.

Sarin suuntasi hotellille nukkumaan, kolme muuta intialaista vuokra-autolla Helsinkiä katselemaan. Kolme kiinalaista jäi viisumeista huolimatta kentälle odottamaan kärsivällisesti, että kone joskus vielä lähtisi. (HS 17.4.2010, A7)

Kriisin kolmantena mediapäivänä (18.4.2010) matkustajakehyksessä julkaistut jutut alkavat kertoa erilaisista vaihtoehtoisista tavoista, joilla matkustajat ovat lähteneet kohti määränpäättään. Samalla kuitenkin kerrotaan erilaisissa tilanteissa jumissa olevista matkustajista. Matkustajakehykseen näyttää kuuluvan kunakin kriisipäivänä julkaistava kokoelma ihmiskohtaloista, jotka herättävät emootioita.

Kriisin edetessä matkustajakohtaloita pohditaan jumissa olon seurauksista käsin. Pohditaan, voiko työntekijä saada potkut, jos ei pääse työpaikalleen. Samalla kriisivustoilla julkaistaan pieniä muutaman kappaleen juttuja erilaisten seurueiden bussija junamatkoista läpi Euroopan. Retorisesti vaikuttaa siltä, että Helsingin Sanomat haluaa representoida kriisiä sekä matkustajien selviytymistarinoiden että heidän kokemansa ahdistuksen kautta. Lisäksi aina joissakin matkustajakertomuksissa kritisoidaan tiedonkulkua ja palveluiden puutteellisuutta poikkeustilanteessa. Kriitikissä voi

tulkita olevan myös närkästyneisyyttä, sillä lentoliikenteen toimijoilta, erityisesti lentoyhtiöiltä, odotetaan palvelua, jonka vertailukohtana on normaalioloissa annettava palvelu. On vaikea arvioida, kuinka vahvasti matkustajien kritiikki on painottunut haastattelutilanteissa ja missä määrin toimittaja tai median tuotantoprosessi on korostanut matkustajien kriittistä mieltä. Matkustajien mielipaha kuitenkin välittyi uutisissa.

*”Meillä oli matkatoimisto Arean kautta Finnairin paluulento lauantaina, mutta Area on ollut ihan toivoton. Sieltä ei ole tullut meihin päin minkäänlaista yhteydenottoa”, hymähtää perheen äiti **Raija Maasalo**.*

Finnairille pääsi läpi jo perjantaina, mutta ei Arealle.

*”On roikuttu puhelimesta yötä päivää viisi kuusi tuntia kerrallaan, ja aina tunnin jonotuksen jälkeen puhelu katkeaa automaattisesti”, isä **Jussi Maasalo** manaa. (HS 20.4.2010, A5)*

Toisaalta joidenkin tunnettujen suomalaisten poliitikkojen kotimatkaa kuvataan tavalla, joka on omiaan luomaan heistä kuvan selviytyjinä ja oman tunnemaailmansa hallitsijoina. Tällaisina he toimivat asenteellisina esikuvina muille jumiin jääneille tai vaivalloisten uudelleen järjestelyjen keskellä matkaaville kohtalotovereille.

*Viimeinen tuhkapilven saartama suomalaisministeri **Tuija Brax** (vihr) teki tiistaina paluuta Suomeen pikkubussiseurueessa Espanjassa. Oikeusministeri ihasteli tien päältä lähettämässään tiedotteessa kaavoitusta, jossa uudisrakentaminen on keskitetty vanhojen kylien yhteyteen.*

*Braxin mukaan matkakumppaneista presidentti **Martti Ahtisaari** katsoi bussin tarjoavan hyvän mahdollisuuden konsultoida poliittisia päättäjiä. Samassa bussissa matkustava Lääketeollisuuden toimitusjohtaja **Suvi-Anne Siimes** puolestaan kirjasi matkatunnelmiaan näin:*

”Ostin edellisestä taukopaikasta nallekarkkeja. Ne muistuttavat lapsuudesta samoin kuin se, että juuri nyt ei ole ollut mihinkään kiirettä.” STT (HS 21.4.2010, A6)

Kun matkustajasuma alkaa lopulta purkautua viikon kuluttua kriisin alusta, median huomio kiinnittyy siihen, missä järjestyksessä lentoaan odottavat matkustajat hyväksytään lennoille. Matkanjärjestäjien asiakkaiden kohtelu on valmismatkalain vuoksi erilainen kuin reittilentojen matkustajien.

Tuohtunut espanjalaispari ei hyväksy Málagan lentokentän lähtöselvityksessä, että Helsinkiin kello 13 lähtevä Finnairin lento on vain Aurinkomatkojen asiakkaille.

Pakko on, sillä omatoimimatkaajat ovat lentosääntöjen mukaan tuhkaajonossa viimeisinä.

...
”Kaikki menee perseelleen. Taas on puhuttu 50 puhelua. Olemmeko me omatoimimatkailijat heitteillä täällä” Esa Ranne napisee Finnairille, jolta hänen lentonsa ovat.

...
”Epäilen, että koko Finnair on jo konkurssissa, kun ei heistä mitään kuulu”, Nieminen huikkaa olan yli mennessään. (HS 22.4.2010, A9)

Koko tuhkapilvikriisi on Helsingin Sanomissa kehystetty suurelta osin matkustajakehyksellä, vaikka kronologisena runkona onkin operatiivinen kehys. Tunnettujen ja yleisölle tuntemattomien ihmisten kautta lehti on voinut käsitellä erilaisia teemoja ja emootioita lukijoita koskettavalla tavalla. Lyhyet tarinat matkustajista eri puolilta maailmaa luovat kuvan laajasta kriisistä. Samalla he toimivat samastumiskohteina lukijoiden tunteen siirrolle, vaikka suoranainen tunneilmaisu Helsingin Sanomien matkustajakehyksessä onkin minimaalista. Sen sijaan matkustajat kuvailevat matkasuunnitelmiaan ja niiden muutoksia sekä olosuhteita, jotka lukija voi yleisen elämäkokemuksen perusteella tulkita turhauttaviksi tai ärsyttäviksi. Mediarepresentaation analyysin näkökulmasta Helsingin Sanomat jättää emootiotulkinnan lukijan tehtäväksi, jolloin median tapa kehystää uutisointia kuvaamalla ympäristöä, tapahtumia ja suunnitelmia on neutraalimpi kuin matkustajien suorien tunneilmaisujen käyttö.

Matkustajakehys rakentaa medialisesti maailmalle jumiin jääneistä matkustajista yhteisöä. Toki heitä yhdistää yhteinen kohtalo, mutta sen suuremmin he eivät määritelmällisessä mielessä muodosta yhteisöä. Mediarepresentaatioiden kautta heistä kuitenkin muodostuu keskinäisesti kuviteltu yhteisö (Anderson 1983; Castoriadis 1987; Appadurai 1997) sen kautta, mitä he voivat median kautta seurata kohtalotovereistaan kirjoitettuja ja kuvattuja lehtijuttuja sekä samaistua niihin. Muu mediaa seuraava yleisö liittyy tuohon yhteisöön siinä määrin kuin kokevat siihen emotionaalista tarvetta.

Kuvitellun yhteisön sekä Orgadin (2012) käyttämä globaalin kuvittelun käsitteet soveltuvat hyvin ajatukseen median pyrkimyksestä ottaa tuhkapilvikriisiä maantieteellisesti haltuun sekä luoda eri puolille maailmaa jumiin jääneistä ihmisistä yhteisön lailla toimiva kokonaisuus, joilla voidaan nähdä olevan keskenään samantyyppisiä tarpeita kotiin pääsystä, majoituksesta ja huolenpidosta. Elämäkirjo esittäytyy mat-

kustajakertomusten välityksellä, kun ihmiset kertovat suunnitelmistaan, jotka muutuivat tuhkapilven pysäyttämän lentoliikenteen seurauksena. Muutamat lyhyet haastattelut kertovat mobiilin ja teknistyneen yhteiskunnan haavoittuvuudesta tuhkapilvikriisin kaltaisen luonnonilmiön keskellä. Median lukijat seuraavat matkustavaisten tilanteiden ja mielialojen kehitystä ikään kuin operaatiokeskuksesta, jota media representaatioillaan ylläpitää valitsemiensa kehysten kautta.

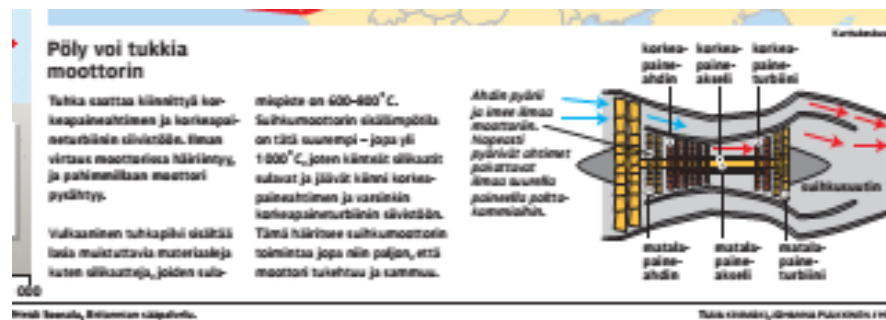
Median kuluttajan tulee kriittisesti tarkastella matkustajakertomuksia. On todennäköistä, että vaikka media pyrkii erilaisilla testimoniaalikertomuksilla kuvaamaan matkustajien todellisuutta, ne ovat kuitenkin vain esimerkkejä tilanteista eivätkä sisällä kvantitatiivista tietoa siitä, kuinka moni matkustaja on ollut tyytymätön tai tyytyväinen viranomaisten tai lentoyhtiöiden tapaan hoitaa kriisitilannetta. Mediasisältöjen arviointia on tehtävä sen perusteella, kenen todellisuutta sisällöt kuvaavat, median, matkustajien vai eri toimijoiden (vrt. Hall 1997, Orgad 2012).

4.1.4 Lentoturvallisuuskehys Helsingin Sanomien tuhkapilviuutisoinnissa

Lentoturvallisuus on yksi vahvoja emootioita herättäviä aiheita, sillä siinä ollaan koko lentämisen ydinemootion, kuolemanpelon, ääressä: Selviänpö hengissä? Tuhkapilvikriisissä lentoturvallisuus nousee nopeasti yhdeksi erottuvaksi kehykseksi, joskin Helsingin Sanomissa kehystä kuljetetaan kriisin aikana palstatilaltaan pienillä juutuilla. Kehys on tarkastelemistani neljästä kehyksestä Helsingin Sanomissa volyymitaan vähäisin.

Lentoturvallisuutta käsittelevissä mediarepresentaatioissa arvioinnin kohteena ovat mahdollisesti otettavat riskit. Yhtäältä mediaesityksissä jaetaan tietoa lentoturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä erityisesti tuhkapilvessä lentämiseen liittyen. Toisaalta arvioidaan ilmailuviranomaisten ja lentoyhtiöiden tekemiä operatiivisia päätöksiä juuri lentoturvallisuuden ja riskien näkökulmasta. Lentoturvallisuus on valtaosassa uutisointia läsnä implisiittisesti, sillä koko lentoliikenteen pysähtyminen tuhkapilven takia johtuu juuri lentoturvallisuuteen liittyvistä päätöksistä. Tätä yhteyttä ei jatkuvasti toisteta uutisaineistossa, vaan mediasisällöissä oletetaan, että lukija tietää tämän yhteyden lentoturvallisuuden ja lentoliikennettä koskevien ilmatilarajoitusten päätöksissä.

Ensimmäisen kriisipäivän (16.4.2010) uutisoinnissa ei vielä merkittävästi nosteta lentoturvallisuuskysymystä esiin, joskin koko tuhkapilvikriisi kytkekään lentoturvallisuudelle aiheutuvista riskeistä johtuvaksi. Helsingin Sanomissa on jo kriisin ensimmäisenä mediapäivänä (16.4.2010) viittauksia siihen, että tuhkapilvi aiheuttaa vaaran siten, että tuhkauiukkaset joutuvat lentokoneiden moottoreihin tukkeuttaen ne. Päivän lehden sivulla A5 on infografiikkaa, jolla havainnollistetaan lentokoneen moottorin toimintaperiaate sekä mekanismi, jolla tuhkan joutuminen lentokoneen suihkurturbiineihin muodostaa lentoturvallisuusriskin.



Kuva 4-4. Infografiikka, joka kuvaa tuhkapölyn käyttäytymisen lentokoneen moottorissa. (HS 16.4.2010, A5)

Helsingin Sanomat pohjustaa lentoturvallisuuskehystä kainalojutulla, jossa kerrotaan British Airwaysin lentokoneen lentäneen tuhkapilveen 1982 Indonesiassa sekä KLM:n koneen tapauksesta vuonna 1989 Alaskassa. Jutussa todetaan tiiviisti, miksi tuhkapilvi muodostaa riskin lentoliikenteelle (16.4.2010, A6).

Hienojakoinen tuhka aiheuttaa suuren vaaran lentokoneille, koska se tukkii lentokoneen moottorit.

Päästessään hienomekaanisiin sähkölaitteisiin seurauksena voi olla moottorien sammuminen.

Lukijoiden emootioita rauhoittelevasti sääteleväksi voidaan tulkita toteamus samassa jutussa:

Britannian johtaviin lentoturvallisuusasiantuntijoihin lukeutuva Paul Hayes totesi torstaina uutistoimisto Reutersille, että tuliperäisten tuhkapilvien tiedetään aiheuttaneen ilmailuhistoriassa toistakymmentä vaaratilannetta, mutta ei yhtään koneen putoamista (lihavointi kirjoittajan).

Kriisin toisena mediapäivänä ei lentoturvallisuuteen kehystyvää materiaalia ollut Helsingin Sanomissa. Ilmatilarajoitusten seuranta media-aineistoissa voidaan ajatella loogisesti johtuvan lentoturvallisuusriskeistä, eikä logiikan avaamista selvästikään

nähty enää tarpeelliseksi. Ilmatilan ja lentokenttien avaamisia ja sulkemisia voidaan operatiivisen kehityksen ohella tarkastella siis myös lentoturvallisuuskehukseen liittyvinä, sillä päätökset perustuivat lentoturvallisuuden riskiarviointiin. Samalla tämä on esimerkki myös kehysten sisäkkäisyydestä (vrt. Borah 2011, 251). Kriisin intensiivinen seuraaminen mediassa useiden päivien ajan muodostaa median tuotannossa myös oletuksia, että lukijoilla on käsitys siitä, millä tavoin kriisistä kertovat kehukset toimivat. Näin lukijat seuraavat ja hahmottavat kriisiä median rakentamien kehysten mukaisesti.

Kriisin neljäntenä mediapäivänä (19.4.2010) Helsingin Sanomat käsittelee kahdella kaksipalstaisella jutullaan lentoyhtiöiden kritiikkiä ilmatilan sulkupäätöksille sekä lentoyhtiöiden tekemiä koelentoja, joilla ne pyrkivät osoittamaan ilmatilan sulkupäätökset perusteettomiksi. Kyseessä on siis lentoyhtiöiden ja viranomaisten erilainen käsitys lentoturvallisuudelle aiheutuvista riskeistä. Samalla kun Lufthansan ja KLM:n kerrotaan tehneen koelentoja ilman matkustajia, toisessa jutussa kerrotaan, että Finnair ei aio tehdä koelentoja. Finnair ei myöskään kommentoi muiden lentoyhtiöiden tekemiä testilentoja.

*Finnairilla ei ole tarvittavia keräyslaitteita tuhkanäytteiden ottoon, kertoo lentoturvallisuuskapteeni **Jussi Ekman**. Lisäksi testilentoihin liittyisi hänen mukaansa liian isoja riskejä.*

Helsingin Sanomien lentoturvallisuuskehityksessä asetetaan Finnair ja muut lentoyhtiöt vertailuun suhteessa lentoturvallisuuteen. Tässä voidaan tunnistaa myös Finnairin osalta diskurssia, jolla erottaudutaan turvallisuusmielikuvassa muista, sinänsä maineikkaista lentoyhtiöistä, riskejä kaihtavana lentoyhtiönä.

Tuhkakriisin viidentenä päivänä (20.4.2010) Helsingin Sanomat käsittelee Suomen hallituksen linjauksia tuhkakilvikriisiin liittyen. Hallituksen arviodessa yhteiskunnan toimintojen turvaamista se ottaa kantaa myös lentoturvallisuutta koskeviin päätöksiin. Ulostuloa voidaan pitää hallitukselta diskursiivisena johtajuuden osoituksena. Mediakehityksen osalta Helsingin Sanomat kokoa tilanteen edellispäivien eri toimijoiden vaihtelevien kannanottojen jälkeen. Aihetta koskevan ”Lentokielto on viranomaisasia” -jutun ingressissä Helsingin Sanomat antaa hallituksen linjata käsityksensä lentoturvallisuuskysymyksestä yksiselitteisesti:

Liikenneministeri [Anu] Vehviläinen: ”Minkäänlaista riskiä lentoturvallisuudessa ei oteta.” (HS 20.4.2010, A6)

Jutun apuotsikko ”Hallituksen mukaan liike-elämä ei voi jouduttaa ilmatilan avausta” kuvaa ilmapiiriä, johon jännite lentoyhtiöiden ja viranomaistoimijoiden välillä on kehittynyt. Samalla sivulla (A6) myös kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön (IATA) pääsihteeri Giovanni Bisignani arvostelee kärkevästi EU-maiden hallituksia siitä, ettei lentoyhtiöitä ole konsultoitu lentokieltopäätöksiä tehtäessä, ja että lentokieltopäätökset ovat perustuneet tietokonemallinnuksiin ”tosiseikkoja tarkistamatta”. Finnairin toimitusjohtaja Mika Vehviläinen esittää suomalaisviranomaisten päätöksentekoa koskevan arvionsa ymmärtäväisemmin, joskin kriittisesti. Lentoyhtiöt ovat retoriikassaan yhteneväisiä, joskin aste-eroja esiintyy.

Suomen ilmavoimien tekemiä koelentoja seurataan kriisipäivien aikana pienillä uutisilla. Lentoturvallisuuden riskien näkökulmasta ilmavoimien toimet eivät muodosta samanlaista lentoturvallisuuskehystä kuin lentoyhtiöiden toimet, joita seurataan selvästi tarkemmin. Tämä johtune siitä, etteivät ilmavoimien koelennot sinänsä koske lentomatkustajia. Helsingin Sanomat käyttää kuitenkin ilmavoimien koelennoilta saatua tietoa ikään kuin referenssitietoina representoitaessa lentoyhtiöiden ja viranomaisten päätöksiä ilmatilarajoituksia koskien.

Verrattuna matkustajakehykseen lentoturvallisuuskehys ei sisällä median muotoilemana vahvaa emotionaalista jännitettä, vaikka lentoturvallisuus sinänsä on lentoliikenneuutisoinnin emotionaalisuuden ytimessä. Kehystämällä lentoturvallisuutta ilmavoimien lentokoneiden koelennoilla, uutisoinnin emotionaalista jännitettä on voitu lievittää. Vaikka koko lentoliikenteen pysäyttäminen on tehty nimenomaan lentoturvallisuusnäkökulmasta, lentoturvallisuuden emotionaalista potentiaalia ei Helsingin Sanomien tuhkavikriisiä koskevassa sisällöntuotannossa suuressa määrin hyödynnetä. Ilmavoimien koneiden moottoreista löydetty tuhkajäämät eivät herätä samanlaista intohimoa kuin vastaavat löydökset matkustajalentokoneesta olisivat suurella todennäköisyydellä herättäneet.

Moraalipaniikin teoriassa (Cricher 2003, 131) medially on mahdollisuus synnyttää, vahvistaa, heikentää ja ohjailla moraalipaniikkiin liittyviä kollektiivisia emotioita. Helsingin Sanomat jättää tämän lentoturvallisuusuutisoinnin osalta hyödyntämättä. Kenties lehti ei halua tältä osin operoida emotioilla tai lentoliikenteen totaalinen pysähtyminen on vienyt näkökulmalta yksinkertaisesti pohjan. Mikäli lentoyhtiöt – erityisesti suomalainen Finnair – olisivat ottaneet riskejä lentämällä tuhkavialueilla,

median suhtautuminen lentoturvallisuuskysymyksiin olisi todennäköisesti toinen. Sen sijaan emotiopitoisimmat ulostulot mediassa nähtiin kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön IATA:n pääjohtajan lausunnoissa koskien eurooppalaisten viranomaisten päätöksentekoa ilmatilarajoituksista. Häntä media ei kuitenkaan laittanut tilille, vaikka lentoturvallisuuskehyksen terävöittäminen olisi tarjonnut tähän mahdollisuuden.

Myös Finnairin toimitusjohtajan Mika Vehviläisen voidaan katsoa ottaneen yhtiön puolesta maineriskin todetessaan MTV:lle:

"Kyllä tuhkassa on lennetty. Ilmahan ei koskaan ole täysin puhdasta. Kun mennään esimerkiksi aasialaisiin suurkaupunkeihin, ilmassa on aina erilaista pölyä ja tuhkaa ja lentokoneethan likaantuvat ihan normaalistikin", Vehviläinen sanoi MTV:n haastattelussa.

Helsingin Sanomat referoi Vehviläisen MTV:lle antamaa lausuntoa (HS 1.5.2010, B7). Tämä olisi saattanut median toimintalogiikan mukaisesti synnyttää moraalipaniikin kaltaisia mediarepresentaatiota. Verratessaan tuhkaa muihin ilman epäpuhauksiin, joiden keskellä lentokoneet lentävät normaalioloissa jatkuvasti Vehviläinen käyttää sosiaalisen representaation ankkurointia retorisenä menetelmänä. Ankkuroinnissa vieraasta ilmiöstä tehdään kuulijoille ymmärrettävämpi vertaamalla sitä tutumpaan ilmiöön ja siten turvallistamalla uusi, vieras ilmiö.

4.1.5 Talouden kehys Helsingin Sanomien tuhkakilviuutisoinnissa

Talouden kehyksessä julkaistu materiaali on määrällisesti niukempaa kuin operatiivisessa ja matkustajakehyksessä, mutta käsitellyt asiat ovat toimijoiden kannalta merkittäviä. Talouden kehyksessä on erotettavissa kaksi teemaa. Tuhkakilvikriisiä tarkastellaan sekä lentoyhtiöiden taloudellisen kehityksen näkökulmasta että tuhkakilvikriisistä kärsineiden matkustajien taloudellisten seuraamusten näkökulmasta. Nämä kaksi näkökulmaa kohtaavat vastakkainasettelussa, jossa matkustajien intressiä edustava kuluttajaviranomainen Suomessa ja EU-komission alaisuudessa toimiva kansallisten kuluttajaviranomaisten yhteinen toimielin sekä lentoyhtiöt väentävät julkisuudessa kättä matkustajille maksettavista korvauksista. Kehys on esillä mediassa useiden kuukausien aikana satunnaisesti, mutta vuoden 2010 huhti-toukokuussa voidaan mediassa esiintyneistä kannanotoista päätellä kunkin toimijan asema ja intressi kiistassa.

Talouden kehukseen lukeutuvaa materiaalia esiintyy kaiken aikaa tarkasteltavalla ajanjaksolla, mutta se sijoittuu suurelta osin osaksi muiden kehysten juttuja. Helsingin Sanomien tietyt numerot keskittyvät kuitenkin erityisesti sekä lentoyhtiöiden talouden että lentoyhtiöiden ja matkustajien välisen korvauskiistan käsittelemiseen. Ne ovatkin selkeästi kehystettyjä. Pääteemojen lisäksi voidaan tunnistaa kaksi talouteen liittyvää sivuteemaa, joista toinen käsittelee tuhkapilvikriisin kansantaloudellisia ja globaalitalouden seurauksia sekä toinen vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen taloutta. Näistä ensimmäisellä on luonnollisestikin kytkentä lentoyhtiötalouteen sekä jälkimmäisellä yhteys matkustajien ja lentoyhtiöiden väliseen korvauskiistaan matkakustannusten osalta. Näitä sivuteemoja ei analysoida tässä tutkielmassa muutoin kuin satunnaisesti viittaamalla niihin ja ymmärtäen, että niillä voi olla jokin kehitykseen myötävaikuttava rooli.

Helsingin Sanomissa otetaan jo kriisin ensimmäisenä mediapäivänä (16.4.2010) lyhyesti kantaa sekä korvausasioihin että lentoyhtiöiden taloudellisiin seuraamuksiin. Lyhyessä uutisessa kriisiuutisoinnin kolmannella sivulla (mts. A6) todetaan Finnairin ja skandinaavisen SAS-lentoyhtiön osakekurssien laskeneen. Lisäksi SAS kvantifioi kriisistä aiheutuvia tappioita, joiden se arvioi olevan miljoonaluokkaa joka päivä, kun yhtiö ei pysty lentämään. Matkustajakorvauksiin viitattiin vain sen verran, että korvauskysymysten todettiin olevan matkustajan ja lentoyhtiön tai matkatoimiston välinen kysymys. Kainalojutussa kehoitettiin olemaan näihin tahoihin yhteydessä. Matkustajakommenteissa esitetään näkemys, että lentoyhtiöiden on syytä korvata matkustajille syntyneet taloudelliset vahingot.

Tuhkapilvikriisin neljäntenä päivänä suomalaisessa mediassa esiintyy ensimmäisen kerran lentoyhtiöiden taholta esitettyä arvostelua ilmatilarajoituksia kohtaan. Ainakin saksalaiset lentoyhtiöt Lufthansa ja Air Berlin kyseenalaistivat rajoitukset. "Päätös sulkea ilmatila tehtiin puhtaasti tietokoneiden mallinnusten perusteella Lontoossa", sanoi Air Berlinin pääjohtaja Joachim Hunold Helsingin Sanomien mukaan. Lehti kertoo lehden ilmestymispäivälle suunnitellusta EU:n liikenneministereiden videokonferenssista, jonka ”tarkoitus on pohtia, onko maanosan ylle asettuneen tuhkapilven aiheuttamia totaalirajoituksia turvallista purkaa”. (HS 19.4.2010, A4–5.)

Liikenneministerien konferenssin tuloksena Euroopan ilmatila jaettiin kolmeen vyöhykkeeseen tuhkauhan perusteella: tulivuoren välitön läheisyys, tuhkan vaikutuksen

alaiset alueet ja puhdas alue. Tavoitteena oli asettaa ilmatilarajoitukset maantieteellisten alueiden mukaisesti, ei kategorisesti maittain. Suomen ilmatilan osalta oli Helsingin Sanomien mukaan näin jo toimituttakin. Ilmatilan vyöhykkeistämällä arvioitiin saatavan lentojen määrä asteittain kasvuun. (HS 20.4.2010, A6.) Tilanteen voidaan arvioida helpottaneen lentoyhtiöiden taloudellista tilannetta, kun osa lennoista on voitu toteuttaa. Muutoin ilmatilarajoitusten uudelleen määrittely koskee operatiivista ja lentoturvallisuuden kehystä, mikä osoittaa eri kehysten keskinäisen kietoutumisen.

Kaksi viikkoa myöhemmin kotimaisen Finnairin toimitusjohtaja Mika Vehviläinen arvosteli kärkevästi eurooppalaisten viranomaisten ilmatilaa koskeneita päätöksiä ja niiden perusteita. Hän piti Euroopassa tehtyjä lentorajoituksia suurelta osin tarpeettomina ja kansallisten ja EU-tason ilmailuviranomaisten huonoon yhteistyöhön perustuvina. Helsingin Sanomat referoi (HS 1.5.2010, B7) Finnairin toimitusjohtaja Vehviläisen MTV:lle antamaa lausuntoa:

[Päätökset ilmatilan sulkemisista] tehtiin ilman varmaa informaatiota ja sikäli toimenpide oli ymmärrettävä. Vehviläinen kritisoi kuitenkin sitä, että viranomaiset vitkuttelivat lentokiellon poistamisessa ja syyttää tästä koordinaation puutetta.

Finnairille lentokielto merkitsi suoraan noin 20 miljoonan euron menetyksiä. Koko lentoalalle on laskenut tuhkapilven tuottamiksi menetyksiksi 1,5 miljardia euroa.

"Sitä rahaa ei voi paikata. Lentoliikenne on tuoretavarakauppaa: kun lento kerran on lähtenyt, istuinta ei voida enää uudestaan myydä", Vehviläinen sanoi.

Vehviläisen lausuntoa, jossa hän kritisoi viranomaisten päätöksenteon hitautta sekä kertoo Finnairille ja koko toimialalle koituvista vahingoista, voidaan pitää Finnairin taholta myös uhriutumisdiskurssina, jolla on mahdollisesti pyritty vaikuttamaan lentoyhtiön kohteluun matkustajakorvausasiassa. Mediaesitysten kehystämistä voidaan pitää pääosin neutraalina siltä osin, että se antaa yhden keskeisen toimijan puhua omalla äänellään.

Finnairin taloudellista kestäkykyä seurataan koko kriisiuutisoinnin ajan. Ensimmäinen kahden palstan juttu Helsingin Sanomissa on kriisin toisena mediapäivänä (HS

17.4.2010, A8). Kansainvälinen lentokuljetusjärjestö IATA arvioi toimialan tappioiksi 150 miljoonaa euroa päivässä. Lentoyhtiöiden taloudellisen tilanteen logiikka tiivistetään jutussa selkeästi:

Seisokin takia lentoyhtiöiden kustannukset juoksevat lähes entiseen malliin, mutta tulovirta on hyytynyt. Sen lisäksi yhtiöt joutunevat maksamaan asiakkaille korvauksia. (HS 17.4., A8)

Juttua kehystetään toimialan taloudellisella tilanteella ja pörssikurssien kehityksellä. Siinä todetaan, että sijoittajat ovat suhtautuneet maltillisesti kriisin vaikutuksiin lentotoimialan taloudelliseen suorituskyykyyn. Muutoin juttu, jonka pääotsikkona on ”Seisokki maksaa Finnairille päivässä kaksi miljoonaa euroa”, käsittelee Finnairin taloudelle kriisistä aiheutuvia seurauksia. Lyhyeen juttuun on kyetty tiivistämään lentoyhtiön keskeiset taloudelliset ajurit. Finnairin talousjohtaja Lasse Heinonen kertoo yhtiölle syntyvän kahden miljoonan euron tappiot jokaiselta päivältä, jolloin lentokoneet eivät lennä. Jutussa talousjohtaja kertoo henkilöstölle ilmoitetun, palkanmaksun keskeytymisestä kahden viikon kuluttua, mikäli tilanne ei ratkea ennen sitä. Silloin yhtiön tappiot puolittuvat miljoonaan euroon.

Talouden kehukseen kuuluu ulkopuolisina arvioijina kahden osakeanalyytikon kommentit. Sekä FIM-pankkiiriliikkeen analyytikon Jaakko Tyrväisen että Pohjola Pankin analyytikon Jari Räisäsen kriisin ensimmäisenä päivänä annettujen kommenttien mukaan tuhkakilvikriisillä ei ole merkittävää vaikutusta lentoyhtiöiden taloudelliseen tilanteeseen, ja he arvioivat osakkeiden laskun olevan maltillista. Mielenkiintoinen yksityiskohta journalistisen kehystämisen näkökulmasta on, että Helsingin Sanomat sisällyttää Tyrväiseltä kommentin:

FIM:n näkemys ilmailubisneksistä on pessimistinen. Ala kärsii ylikapasiteetista, mikä järsii yritysten katteita.

Kommentti ei kausaalisesti liity tuhkakilvikriisiin, vaan liittyy toimialan pitkäaikaiseen rakenteelliseen ongelmaan. Helsingin Sanomat on kuitenkin nähnyt tarpeelliseksi nostaa asian tässä yhteydessä esille. Voidaan toki ajatella, että toimialan heikko lähtötilanne on haluttu tuoda esiin osana talouden kehystä. Lehti kohtelee uutisoinnissa kotimaista lentoyhtiötä neutraalisti, vaikka Finnairin pörssikurssi oli laskenut kriisin ensimmäisenä päivänä runsaat neljä prosenttia eurooppalaisten verrokkiyhtiöiden kurssilaskun ollessa keskimäärin puolet tästä. Lentoyhtiöiden taloutta kä-

sittelevä juttu on samalla sivulla kuin matkustajakorvaus kiistaa käsittelevä juttu. Sivun taitosta voidaan päätellä, että lehti tasapainottaa kahta talouden kehityksen teemaa asemoimalla jutut käytännössä peräkkäin.

Helsingin Sanomat on koonnut 20.4.2010 lehteen sivun (mts. A6), jossa käsitellään ilmatilarajoituksia, testilentoja ja matkustajakertomuksia sekä lentoyhtiöiden operatiivista ja taloudellista tilannetta. Finnairin taloudellista tilannetta käsitellään otsikolla ”Finnair luottaa taloutensa kestävä”, mikä osoittaa kehityksen seuraavan Finnairin tilannetta kriisin elinkaareissa. Finnairin sijoittajasuhteista vastaava johtaja kertoo yhtiön arvioiden sen kykyyn selviytyä tuhkakilvikriisistä taloudellisesti:

”Meillä on eurooppalaisten yhtiöiden joukossa melko hyvät edellytykset. On pidetty taseesta huolta, ei ole velkaannuttu liikaa, ja myös kassatilanne on aika hyvä. ... Tietenkin nämä kassavarat on suunniteltu aivan muihin tarkoituksiin, lähinnä lentokonehankintoihin, mutta ne toimivat nyt puskurina.”

Finnairin edustaja arvioi, että jatkuessaan tuhkakilvikriisi alkaa saattaa taloudellisiin vaikeuksiin pienemmillä kassavaroilla varustettuja lentoyhtiöitä, kuten halpalentoyhtiöitä. Juttu on neutraali analyysi päiviä jatkuneen tilanteen vaikutuksista lentoyhtiö-talouteen. Kysymyksenasettelu on relevantti eikä johdattele tarkoitushakuisesti.

Kriisin kestänyt noin viikon kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA arvioi Helsingin Sanomien (HS 22.4.2010, A9) mukaan lentoyhtiöiden menettäneen tuhkakilvikriisintakia yli 1,3 miljardin euron tulot. Lipputulosten menetysten lisäksi lentoyhtiöille arvioitiin koituvan kustannuksia jumiin jääneiden matkustajien huolenpidosta ja ylimääräisistä kuluista. Liikennerajoitusten ja lentokieltojen arvioitiin vaikuttavan päivittäin 1,2 miljoonaan matkustajaan ja lähes kolmannekseseen maailman kaikista lentoyhtiöistä. Pieni yksipalstainen uutinen Helsingin Sanomissa 28.4.2010 kertoo kriisin päättymisen jälkeisen saldon:

EU:N komission mukaan Islannin tuhkakilvi tuli maksamaan Euroopan lentoliikenteelle 1,5–2,5 miljardia euroa. Summa kattaa lentoyhtiöiden lisäksi matkanjärjestäjille, lentokentille ja tavarankäsittelijöille koituneet kulut. (mts. B9)

EU-komissio suunnitteli antavansa lentoliikenteelle ”tuhkatukea” 1,5–2,5 miljardia euroa, mikä kattaisi lentoyhtiöiden lisäksi matkanjärjestäjille, lentokentille ja tavarankäsittelijöille koituneet kulut. Helsingin Sanomat kertoi EU:n aikeista pienessä taloussivujensa uutisessa. Muiden muassa Finnair ei ollut taloudellisiin helpotuksiin

tyytyväinen, sillä se pelkäsi tukien vääristävän alan kilpailua, kun huonosti kannattavat yhtiöt hyödyntävät niitä (HS 28.4.2010, B9).

Finnairin ja kansallisen kuluttajaviranomaisen välinen kiista peruttujen lentojen matkustajille maksettavista korvauksista muodostaa kiinnostavan analysointikohteen tuhkapilvikriisin mediaesityksissä. Kiista mediassa alkoi jo kriisin alkua seuraavana päivänä. Helsingin Sanomien jutussa Kuluttajaviraston lakimies Katri Väänänen sanoo, että EU-alueen lentoyhtiöiden on pidettävä kiinni huolenpitovelvoitteistaan. Hänen mukaansa EU:n asetus velvoittaa lentoyhtiöitä huolehtimaan asiakkaistaan tilanteissa, joissa lento ei lähde ajallaan (HS 17.4.2010, A8.) Tässä voidaan nähdä viranomaisen käyttämä imperatiivinen kehystäminen, jossa vedotaan sääntelyyn. Tilanteen poikkeuksellisuutta ei nähdä tai ainakaan sen huomioon ottamista ei ilmaista mediaesityksessä.

Kriisin keskeisten toimijoiden, kuten kuluttajaviraston ja Finnairin diskursseissa on selvästi havaittavissa kehystämistä, jolla pyritään asemoimaan organisaatio kriisissä. Sekä kansallinen että EU-tason kuluttajaviranomainen otti erittäin vahvan kannan kuluttajan oikeuksien puolesta ja vaati lentoyhtiöitä huolehtimaan maailmalle jääneistä matkustajista, mikäli heidän lentonsa oli peruuntunut tuhkapilvestä johtuvien ilmatilajajoitusten vuoksi, sekä vahvisti, että lentoyhtiöt ovat korvausvelvollisia normaaleiden lennon myöhästymis- ja peruutussääntöjen mukaisesti.

Ensimmäinen selvä Suomen kansallisen kuluttajaviranomaisen ja Finnairin välisen erimielisyyden ilmeneminen oli jo kriisin toisena mediapäivänä (17.4.2010) Helsingin Sanomien aihetta käsittelevän kokonaisuuden viidennellä sivulla (A8). Lehti otsikoi uutisen ”Kuluttajavirasto ja Finnair kiistelevät korvauksista”. Siinä molemmat puolet esittävät kantansa, jotka eriävät selvästi toisistaan.

Kuluttajavirasto ja Finnair kiistelivät perjantai-iltana siitä, kenen tehtävä on maksaa pysähtyneen lentoliikenteen takia jumiin jääneiden matkustajien ylimääräiset kulut, kuten hotelliyöpymiset.

*Kuluttajaviraston lakimiehen **Katri Väänäsen** mukaan EU-alueen lentoyhtiöiden täytyy pitää kiinni huolenpitovelvoitteestaan.*

Tämä EU:n asetus velvoittaa lentoyhtiöitä huolehtimaan asiakkaistaan tilanteissa, joissa lento ei lähde ajallaan. Se tarkoittaa ruoan tarjoamista ja tarvittaessa hotellimajoituksen hankkimista tai korvaamista jälkikäteen.

Finnair on eri mieltä. Sen mielestä EU-asetus ei kuvaa tilannetta, missä minkään lentoyhtiön on täysin mahdotonta toimia.

*”Jos järjellä ajatellaan, niin kymmenientuhansien ihmisten majoittaminen hotelleihin viikkojen ajaksi on ihan mahdoton ajatus mille tahansa yhtiölle”, sanoi Finnairin viestintäpäällikkö **Maria Mroue**.*

Tuhkapilven aiheuttama tilanne on hyvin poikkeuksellinen. Väänänenkin uskoo, että lentoyhtiöiden korvauksiin liittyviä riitoja voidaan joutua ratkomaan Kuluttajariitalautakunnassa tai jopa EU-tuomioistuimessa.

Juttu on talouden kehyksenä selkeä ja puhdaslinjainen mediarepresentaatio, joka sisältää myös konfliktikehyksen. Siinä esitellään toimijat ja niiden välinen ristiriita, jonka kehittymistä voidaan seurata media-aineistossa myös jatkossa. Matkustajakorvauksiin liittyvää teemaa käsitellään omana, melko itsenäisenä teemanaan, eikä sitä tässä yhteydessä suhteuteta muihin kehyksiin esimerkiksi siten että matkustajakorvauksia ja lentoyhtiöiden taloudellista tilannetta tarkasteltaisiin niiden keskinäisriippuvuuden näkökulmasta. Teeman irrottaminen lentoyhtiötaloudesta antaa medialle aineksia myös moraalipaniikin rakentamiseen (vrt. Critcher 2003; Goode ja Ben-Yehuda 2009), jossa voidaan operoida useammalla kollektiivisella emotiolla.

Helsingin Sanomien retorinen tyyli tässä mediaesityksessä on toteava eikä se ilmaise kantaansa asiassa suuntaan tai toiseen, vaikka se omalla kehystämislänsään luokin toimijoille taisteluareenan ja tarjoaa siten lukijoilleen aitiopaikat otteluun. Lentoyhtiön edustajan diskurssi on uhriutuva. Sillä yhtiön voidaan ajatella pyrkivän vähentämään ainakin moraalisesti lentoyhtiön korvausvelvollisuutta. Samassa jutussa myös Finnair-konserniin kuuluvan Aurinkomatkojen toimitusjohtaja Jukka Salama toteaa kyseessä olevan ”force majeure -tilanne”, jonka voidaan katsoa edustavan uhriutumisdiskurssia. Moraalipaniikin teorian mukaisesti mediarepresentaatio määrittelee toimijat ja kiistan, vaikkei tässä representaatiossa ollakaan vielä tilanteessa, jossa voitaisiin tulkita olevan moraalipaniikkiin viittaavia piirteitä.

Tuhkapilvikriisin akuutilla jaksolla talouden kehyksen matkustajakorvausteeman keskeinen juttu oli Helsingin Sanomien talousosastossa 27.4.2010 (mts. B4). ”Finnair ja matkustajat kiistelevät tuhkalaskuista” -otsikoitu juttu käsittelee Finnairin ja matkustajien edustajana tuhkapilvikriisin korvausasioissa toimivan Kuluttajaviraston välistä erimielisyyttä sekä korvauskiistan vaikutusta Finnairin maineeseen. Jutun nostona on ”Finnair uskoo maineensa kestävän, koska ’ihmiset ovat fiksuja ja ymmärtävät’.”

Helsingin Sanomat kehystää jutun vahvalla ja selkeällä otsikolla ja käyttää nostos-
saan Finnairin viestintäjohtajan Christer Haglundin käyttämän argumentoivan ilmai-
sun. Tämä keskeinen argumentti nostetaan visuaalisesti esiin, jotta lukija voi heti tuo-
reeltaan, ennen kuin lukee itse jutun, arvioida lentoyhtiön perustelun. Finnairin johto
esiintyy tässä asetelmassa moraalipaniikin teorian mukaisena kansanvihollisena (vrt.
Goode ja Ben-Yehuda 2009), joka evää matkustajilta tuhkakorvauksia tai rajaa niitä.
Juttu on noin puolet sivun pinta-alasta, ja sitä hallitsee kuva, joka liittyy samassa ko-
konaisuudessa olevaan yhden henkilön korvaustapausta käsittelevään kainalojuttuun.

Pääjuttu käsittelee Finnairin tapaa toimia tuhkakorvaustilanteessa. Juttu on kehystetty
vertaamalla Finnairia muiden lentoyhtiöiden tapaa hoitaa korvauksia omalta osaltaan.

Nihkeys, ylimielisyys, ontuva tiedotus ja vaihtuvat neuvot.

*Tuhkamottiin maailmalle jääneet Finnairin asiakkaat moittivat suomalaista
lentoyhtiötä ainakin näistä asioista. Finnair alkoi korvata jumiin jääneiden
matkustajien majoitus- ja ruokakuluja vasta viime torstaina, kun lentokielto
loppui.*

*Lentoyhtiöistä ainakin SAS, Blue1 ja Ryanair ovat luvanneet korvata mat-
kustajien kuluja jo edeltävältä ajalta. (HS 27.4.2010, B4)*

Jutussa kehystämällä luodaan mielikuva, että Finnair poikkeaisi kielteisesti muista
eurooppalaisista lentoyhtiöistä korvausperiaatteiltaan, vaikka jutun yhteydessä ole-
van infografiikan mukaan Finnairin linja on hyvin samansuuntainen kuin muillakin
yhtiöillä. Saksalainen Lufthansa ei infografiikan mukaan korvaa mitään.



Kuva 4-5. Infografiikka lentoyhtiöiden tuhkakorvausten periaatteista (27.4.2010, B4)

Finnair argumentoi uhriutumisdiskurssista käsin.

*"Jos joku on force majeure, tämä oli. Emme voi olla kuin avoin sekki, kun emme tiedä kestästä", sanoo Finnairin viestintäjohtaja **Christer Haglund**.*

Finnair toivoo tuhkapilvikriisin kaltaisiin poikkeustilanteisiin pelisääntöjä, joissa mahdolliset korvaukset ovat suhteessa tuotteen hintaan. Jutun mukaan Finnair laskee tuhkapilvikriisistä aiheutuvan yhtiölle 20 miljoonan euron tappiot. Vielä 30.4.2010 lehdessä on pieni yhden palstan uutinen, joka on otsikoitu "Finnairin tuhkakorvauksiin ei löydetty ratkaisua".

Helsingin Sanomien jutussa Finnair kertoo saaneensa enemmän myönteistä kuin kielteistä palautetta tavastaan hoitaa tuhkapilvikriisiä. Lehti on kuitenkin valinnut matkustajatapaukseksi henkilön, joka kertoo, ettei saanut seurueensa kanssa Delhissä Intiassa Finnairilta kotiinpaluussa mitään apua.

"Lisäksi ne sanoivat meille, etteivät korvaa meille tästä reissusta mitään. Nyt sitten tämä viikko selvitellään sitä, että kuka maksaa ja mitä", [Veera] Haapaniemi sanoo.

Finnair näyttää johdonmukaisesti käyttäneen talouden kehityksessä olevissa jutuissa uhriutumiskeskustelua. Yhtiö haluaa selvästi jo kriisin alkuvaiheessa käyttää retoriikkaa, jolla se pyrkii rajaamaan taloudellista vastuutaan. Finnairin viestintäpäällikkö kiistää yhtiön puolesta korvausvelvollisuuden moraalisesti vedoten tilanteen poikkeuksellisuuteen:

"Jos järjellä ajatellaan, niin kymmenientuhansien ihmisten majoittaminen hotelleihin viikkojen ajaksi on ihan mahdoton ajatus mille tahansa yhtiölle", sanoi Finnairin viestintäpäällikkö Maria Mroue. (HS 17.4.2010, A8)

Yhtiön edustaja puhuu tässä median välityksellä suoraan niille, joita mahdolliset korvaukset tai niiden saamatta jääminen koskevat. Sen vuoksi implisiittisesti ymmärryksen saamiseen pyrkivä kehystäminen lentoyhtiön puolelta on systemaattista. Finnairin voidaan nähdä tässä turvautuvan *onnettomuuskehityksen yllätysnarratiiviin*, jonka Aki Harju ja Erkki Karvonen tunnistivat Talvivaara-tutkimuksessaan (2016, 186, 194). Heidän mukaansa yllätysnarratiivin tehtävänä on vähentää yrityksen vastuuta tapahtuneista vahingoista. Tarkasteltavaksi ja vertailtavaksi jää, missä määrin Talvivaaran ja Finnairin tilanteet ovat identtiset, missä määrin kaivosyhtiöt tai Finnair olisivat voineet tai niiden olisi tullut varautua yllättäviksi määrittelemiinsä olosuhteisiin.

Finnair puolestaan vetosi muiden lentoyhtiöiden tapaan mittaviin taloudellisiin menetyksiin ja piti korvaus- ja huolenpitovelvoitetta kohtuuttomana. Talvivaaraa koskevien mediaesitysten kehystämistä tutkineet Aki Harju ja Erkki Karvonen (2016) puhuvat yllätysretoriikasta (mts. 194), jolla teollisuusyritysten johto pyrkii uhriutumaan vaikeuksien keskellä ja siten välttämään vastuutaan. Toisin kuin Talvivaaran tapauksessa, jossa periaatteessa ennustettavatkin tapahtumat, tulevat yritysjohdolle ”yllätyksenä”, Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden kohdalla voitaneen perustellusti puhuakin toimintaedellytystensä yllättävästä häviämisestä. Lentoyhtiöillä ei ole mahdollisuutta vaikuttaa ilman laatuun eikä lentorajoituksiin, sillä päätökset kuuluvat riippumattomien viranomaisten tehtäviin.

Helsingin Sanomien taloustoimittaja Johanna Pohjola kirjoitti 30.4.2010 lehden taloussivuille (D5) Näkökulma-kirjoituksen ”Finnair, auta unohtamaan”. Kirjoitus on esimerkki toimittajan tekemästä mielipidekirjoituksesta, jossa opastetaan lentoyhtiötä. Näkökulmassa hän siteeraa ruotsinkielisen Hankenin bränditutkijaa Kirsti Lindberg-Repoa, jonka mukaan ”Finnair on haavoittanut asiakkaitaan emotionaalisen komponentin suhteen”. Kirjoituksessa Pohjola opettaa Lindeberg-Repoon tukeutuen, että ”yrityksen brändiä kuvataan kolmiolla, joka koostuu asiakkaiden huomioimisesta, arvostamisesta ja yritystä koskevista mielikuvista. Lindberg-Revon mukaan tuhkakaaos vahingoitti Finnairin imagon kaikkia kolmea osaa”. Lisäksi Pohjola kertoo lähdeä yksilöimättä, että Finnairin saaman ”kiukkupalautteen joukossa on... ..kitkeriä syytöksiä ylimielisyydestä. Miksi? Ylimielisyyttä ei oikeuta luonnonoikukukaan, ja se unohtuu hitaasti”.

Lindberg-Repo kertoo, että brändiä suojaa ihmisten lyhyt muisti, joskin mielikuvien muuttaminen vie aikaa. Pohjola ottaa esimerkin VR:n toiminnasta, jossa yhtiö antoi junayhteyden katkettua Pohjolalle kahvikupongin. Niinpä hän kehottaa Finnairia lähestymään asiakkaita pahoittelukirjeellä Lindberg-Revon mainitseman unohtamisen helpottamiseksi. Finnairin tilanne tuhkapilvikriisin keskellä, kun koko lentoliikenne on pysähdyksissä, ja VR:n yksittäinen myöhästyminen eivät tietenkään ole mitenkään vertailukelpoiset.

Pohjolan kirjoitusta muutama päivä aiemmin Finnairin viestintäjohtaja Christer Haglund toteaa Helsingin Sanomille, että ”Finnairille asti napinaa on kantautunut myönteistä palautetta niukemmin. Yhtiö ei usko, että korvauspolitiikka nakertaisi sen mainetta ja sitä kautta liiketoimintaa”.

”Sillä saattaa olla lyhytaikainen vaikutus, mutta ei Finnairin imago ole ollut kielteisesti esillä Kiinassa, Intiassa, Saksassa tai muualla. Ihmiset ovat niin fiksuja, että ymmärtävät, ettei kukaan pystynyt tekemään mitään”, Haglund arvioi. (HS 27.4.2010, B4)

4.2 Ilta-Sanomien mediaesitysten kehystäminen tuhkapolvikriisissä

4.2.1 Analyttinen yleiskuvaus Ilta-Sanomien tuhkopolviuutisoinnista

Tässä alaluvussa analysoidaan Ilta-Sanomien tuhkopolviuutisointia siitä näkökulmasta, miten se eroaa Helsingin Sanomien tavasta kehystää tuhkopolvikriisiä. Helsingin Sanomien aineiston avulla lukijalle muodostuu selkeä kuva itse tuhkopolvikriisistä käytetyistä kehyksistä. Samojen kehysten tarkastelu kahdessa eri mediassa auttaa ymmärtämään, miten eri genreistä tulevat mediat kehystävät sinänsä samoja aiheita ja kehityskulkuja. Merkittävää on myös mikä on eri kehysten painotus Helsingin Sanomissa ja Ilta-Sanomissa. Siis myös Ilta-Sanomien tuhkopolviaineiston analyysissä käytetään operatiivista kehystä, matkustajakehystä, lentoturvallisuuskehystä ja talouden kehystä. Tässä luvussa arvioidaan myös Ilta-Sanomien lööppejä osana kehystämistä.

Ilta-Sanomien kriisikehys oli selkeä heti ensimmäisestä tuhkakriisiuutisoinnin päivästä alkaen. Ilta-Sanomat oli varannut tuhkopolvikriisin uutisointiin etusivunsa sekä neljä seuraavaa aukeamaa perjantaina 16.4.2010 eli ensimmäisen varsinaisen kriisiuutisointipäivän painetusta numerostaan. Kolmella aukeamalla oli yli puolen aukeaman kuva, yhdellä aukeamalla käytettiin pääkuvana infografiikkaa (kuva 4-6), jonka keskeisenä visuaalisena elementtinä oli piirroskuva Finnairin lentokoneesta. Jokaisella aukeamalla pääotsikossa käytettiin merkittävän suurta kirjasinkokoa, mikä eroaa taitollisesti Helsingin Sanomista.



Kuva 4-6. Ilta-Sanomien 16.4.2010 julkaisema aukeama (s. 8-9), joka oli yksi neljästä samassa lehdessä olleesta aukeamasta

Tilankäyttö sivun taitossa viestivät siitä, että kyseessä on merkittävä tapahtuma ja syntyy mielikuva, että media haluaa osoittaa ottavansa tilanteen vakavasti. Kuviin ja infografiikkaan käytetty pinta-ala Ilta-Sanomissa on selvästi suurempi kuin Helsingin Sanomissa ja tekstiaines vastaavasti vähäisempi, mikä rajoittaa asioiden syvempää analysointia. Yleiskuva on, että lehti pyrkii operoimaan mielikuvilla ja nopeasti omaksuttavalla sisällöllä, mitä selkeät ja helposti tunnistettavat komponentit edistävät. Lähestymistavassa valmiiksi merkityksillä ladatut symbolit ovat tärkeässä roolissa.

Myös seuraavana päivänä eli lauantaina 17.4.2010 lehdessä on neljä aukeamaa tuhkapilvikriisistä. Lehti on viikonvaihdenumero, mikä on normaalistikin muiden päivien numeroita laajempi. Aihetta käsitellään myös kriisiuutisoinnin toisena päivänä heti sivulta 2 alkaen, mikä osoittaa aiheen olevan edelleen lehden pääuutinen. Myös kahtena seuraavana päivänä tuhkapilvikriisin käsittely alkaa sivulta 2. Sen jälkeen aiheen käsittely siirtyy alkamaan sivulta 8, mikä kertoo siitä, että se ei ole enää pääaiheena. Maanantaista 19.4.2010 lauantaihin 24.4.2010 Ilta-Sanomien käyttää joka päivä kaksi aukeamaa tuhkapilvikriisiin liittyviin juttuihin paitsi torstain 22.4.2010

numerossa, jossa aihetta käsitellään kolmella aukeamalla. Ilta-Sanomat ottaa heti ensimmäisenä kriisipäivänä käyttöön sivun yläreunassa olevan ylätunnisteen ”Tuhkakaos”. Ylätunnisteen käyttö jatkuu perjantaihin 23.4.2010 asti ja se luo mediayleisölle mielikuvan, että kyseessä on laajamittainen kokonaisuus, jota kyseinen media seuraa erityisellä intensiteetillä.

Kuten Helsingin Sanomat, myös Ilta-Sanomat kehystää tuhkapilvikriisin ennen muuta lentoliikenteen ja matkailun kautta, mutta myös itse tulivuorenpurkaus on kehystämässä kriisiä katastrofina. Kiinnostavaa kuitenkin on, että Ilta-Sanomat avaa tuhkapilvikriisiä koskevan aineistonsa vahvasti lentoturvallisuuskehyksellä, kun Helsingin Sanomat puolestaan kehysti kriisiä ennen muuta operatiivisella kehyksellä, jota se vahvisti matkustajakehyksen aineistolla. Ilta-päivälehdessä kuuluu vahvempien emootioiden synnyttäminen, ja lentoturvallisuuskehyksen voidaan ajatella olevan juuri emotionaalisesti vahva. Lööpissä tuhkapilvikriisi on pienenä laatikkona, mutta vahvana kiinnostuksen herättäjänä: ”Lentokaaos! IS:n jättiraportti.” Itse lehdessä tuhkapilvikriisi on kuitenkin pääuutinen.



Kuva 4-7. Ilta-Sanomien 17.4.2010 julkaisema aukeama (s. 2-3), joka oli ensimmäinen neljästä samassa lehdessä olleesta aukeamasta

Ensimmäisen kriisiuutispäivän aineistossa on kuvamateriaalina tyhjä lentoasema, kahdella aukeamalla tuhkaa uhkuva tulivuori sekä tuhkan vaikutusta lentämisen tekniseen suoritukseen kuvaava infografiikka. Perjantain 16.4.2010 lehdessä painottuvat tulivuorenpurkaukseen ja tuhkapilveen luonnonilmiönä liittyvä teema sekä lentoliikenteen ja matkailun teema liittyvät operatiivinen ja lentoturvallisuusaluekehys. Myös kaksi muuta kehystä suorittavat debyyttinsä ensimmäisen kriisipäivän uutisoinnissa. Matkustajakohtaloiden kehys on edustettuna muutamalla lyhyellä jutulla, taloudellinen kehys vain lyhyenä mainintana mahdollisista taloudellisista tappioista.

4.2.2 Operatiivinen kehys Ilta-Sanomien tuhkapilviuutisoinnissa

Ilta-Sanomat uutisoi, kuten Helsingin Sanomatkin, millä tavoin lentoyhtiöt ja lentokentät toimivat kriisitilanteessa. Operatiivinen kehys Ilta-Sanomissa on läpi koko kriisiuutisoinnin selvästi vähäisempää kuin Helsingin Sanomissa. Jopa kriisin ensimmäisenä mediapäivänä 16.4.2010 operatiivisen kehyksen aines on selvästi vähäisempää kuin Helsingin Sanomilla. Ilta-Sanomat ei raportoi seikkaperäisesti siitä, miten liikenne tulee toimimaan tai pysähtymään. Todetaan vain Helsingin lentoaseman tyhjentyneen kriisin vuoksi. Sivua hallitsee kuva tyhjistä Helsinki-Vantaan aseman terminaalista. Lisäksi yhdellä kainalojutulla ja globaalilla kuvalla kerrotaan eurooppalaisten lentokenttien sulkeutuminen ja lentoliikenteen pysähtyminen. Matkustajien liikkumisesta ei kerrota yhtä kattavasti ja kehystävästi kuin Helsingin Sanomissa.

Vasta 20.4.2010 numerossa on koko aukeaman kokoinen juttu operatiivisen tilanteen kehittymisestä. Tämäkin juttu on varustettu suurella Finnairin lentokonetta esittävällä valokuvalla. Tekstiaines on muutaman kappaleen juttu otsikolla ”Pieni toivon pilkahdus”, joka on otsikkona koko sivun kokonaisuudelle. Jutussa kerrotaan myös muutamista matkustajatapauksista, jotka voidaan nähdä osaksi operatiivista kehystä. Aukeaman juttukokonaisuus liittyy enemmänkin emotionaaliseen hallintaan kuin lentokoneiden ja matkustajien liikkeen raportointiin laajempaan kokonaisuutena. (IS 20.4.2010, 6-7.)

Ilta-Sanomat ei käytä tuhkapilvikriisin operatiivisen tilanteen seuraamiseen palstatilaansa. Lehestä ei löydy systemaattista, päiväkohtaista tilanneselostusta lentokenttien avautumisista ja sulkeutumisista, lentoyhtiöiden logistisista tilanteista, kuten lentokoneiden liikkeistä tai matkustajien sijoittumisesta logistisesta näkökulmasta. Leh-

den 21.–23.4.2010 ilmestyneissä numeroissa on yksipalstaiset numeroidut listat tapahtumien kulusta operatiivisesta ja logistisesta näkökulmasta. Listat luovat eräänlaisen koostavan ja kronologisen rungon.

Aineiston perusteella näyttää siltä, että Ilta-Sanomat käyttää operatiivista kehystä vain sen verran, että lehti voi ripustaa siihen muut kehykset, erityisesti lentoturvallisuus- ja matkustajakehykset. Kun Helsingin Sanomissa kirjoitettiin kriisin aikana jatkuvasti vaihtoehtoisista kulkumuodoista, Ilta-Sanomat kirjoitti ainoastaan 21.4.2010 puolen sivun jutun saksalaisten laivojen toimimisesta sijaiskuljetusvälineenä (mts. 22), mikä voidaan lukea tässä tutkielmassa käytettyjen kriteerien mukaisesti operatiiviseen kehykseen.

4.2.3 Matkustajakehyks Ilta-Sanomien tuhkapilviuutisoinnissa

Kun Helsingin Sanomat kehysti nimenomaan matkustajakehyksen jutuilla koko tuhkapilvikriisiä, Ilta-Sanomat käyttää määrällisesti vähemmän yksittäisten matkustajien matkakertomuksia. Sen sijaan lehti panostaa erikoisiin tapauksiin, kuten esimerkiksi lentojen peruutusten aiheuttamien, väkivallaksikin eskaloituneisiin tilanteisiin (IS 17.4.2010, 12), mikä kuvaa iltapäivälehdessä skandaalihakuisuutta ja pyrkimystä emotionaaliseen vaikuttavuuteen.

*Matkaoppaat-ohjelmastakin tuttu Alanyan kohdepäällikkö **Terhi Alanya** kertoo, että esimerkiksi Detur-matkatoimisto on koonnut kaikki kotiin lähdössä olleet turistit muutamaa isoon hotelliin odottamaan, milloin kotiintulo onnistuu. Se ei ole sujunut aivan ongelmitta.*

– Tieto matkan viivästymisestä on aiheuttanut muutamia vakavia tilanteita, koska ihmiset purkavat kiukkuaan aina johonkin. Eräs naapurimaasta kotoisin oleva mies oli niin tuhtunut, että hän heitti vaimonsa humalapäissään alas parvekkeelta, Alanya kertoo IS:lle.

Vaimo säästyi kuin ihmeen kaupalla vammoilta. Jatkotoimenpiteet ovat vielä auki.

– Annetaan kummankin ensin selvittää päänsä ja katsotaan sitten.

Myös eräs suomalaismies riehui uutisen kuultuaan hotellihuoneessaan niin, että hän löi päänsä hotellihuoneen oven läpi. (IS 17.4.2010, 12)

Tuhkapilvikriisin kahden ensimmäisen mediapäivän (16.–17.4.2010) Ilta-Sanomissa oli alle kymmenen muutaman kappaleen juttua matkustajakehyksellä sekä muutama

matkustajatapaus kuvateksteissä, kun Helsingin Sanomissa kahden ensimmäisen päivän jutuissa kerrottiin yli 20 matkustajatapauksesta sekä yksittäisjutuissa että kokoomajutuissa.

Voisi olettaa, että Ilta-Sanomat pyrkisi lajityypillisesti kuvaamaan emootioita herättäviä tilanteita nimenomaan ihmisten tarinoiden kautta. Helsingin Sanomat on tässä suhteessa kriisin alussa selvästi ihmiskasvoisempi kehystämisessään kuin Ilta-Sanomat. Lyhyet matkustajakertomukset yleistyvät tosin Ilta-Sanomienkin aineistossa kriisin edetessä ja lehden saatua tietoa eri puolille Eurooppaa ja muuta maailmaa jumiin jääneistä matkustajista ja heidän kohtaloistaan.

Tuhkapilvikriisin alkuvaiheessa, jolloin liikenne pysähtyi ja ihmiset totesivat olevansa jumissa tietämättä, kuinka kauan, Ilta-Sanomat ei vähäisissä matkustajakehyksen jutuissaan kerro matkustajien tunnelmista, lukuun ottamatta edellä esiteltyä yhtä juttua aggressioiden purkautumisesta. Vasta liikennetilanteen purkautuessa lehti raportoi laajemmin ihmisten emotionaalista tilaa. Emotionaaliset ilmaisut matkustajakommenteissa sisältävät pääasiassa iloa ja helpottuneisuutta, mutta teksteissä on myös ärtymyksen ja turhautumisen ilmaisuja.

Ilta-Sanomat julkaisee presidentti Martti Ahtisaaren paluumatkaa kuvanneen jutun alla koosteen, jossa muutamalla tuokiokuvalla luodaan katsaus vaihtoehtoisilla kulkumuodoilla kotiin matkustavien tilanteeseen ja tunnelmaan (IS 22.4.2010, 6–7). Seuraavassa otteita tunnelmakuvauksista, jotka lehti oli merkinnyt tunnisteilla Tarina 1–4:

Tarina 1: ”Kärhämää ja pikkuyllätyksiä”

”Matkaan on mahtunut monenlaista sattumusta. On ollut kaiken maailman pikkuyllätyksiä ja kärhämiäkin silloin tällöin. Kolmesta bussista kahdessa tunnelma on ollut hyvä, mutta yhdessä linja-autossa tyytymättömiä ihmisiä on paljon.”

Tarina 2: ”Ainutlaatuinen kokemus”

”Me olemme vaimon kanssa ottaneet tämän matkan positiivisella mielellä. Hieman rankkaahan tämä on istua bussissa pitkiä päiviä, mutta ei se meitä eläkeläisiä haittaa.”

Tarina 3: ”Kuljettajat epäkohteliaita”

”Raskas matka. Tuntitolkulla istutaan autossa ja paikat puutuvat. Ja aina, kun ihminen väsyä, alkaa valittaminen. Ja sen on kieltämättä tällä matkalla

huomannut. Alkumatkalla ihmisiä ärsytti, kun aikataulut eivät pitäneet lainkaan ja kuljettajat olivat epäkohteliaita, mutta nyt bussien vaihdon jälkeen kaikki on hyvin.”

”Totta kai pitää olla myös tyytyväinen, koska jatkuvastihan me lähestymme Suomea. Ja on ollut hienoa huomata, kuinka hyvin meistä lopulta pidetään huolta.”

Tarina 4: ”Täysi katastrofi”

”Alkumatka oli täyttä ongelmaa. Aikataulut eivät pitäneet, eivätkä oppaat ymmärtäneet yhtään meitä matkustajia. Sen takia tunteet ovat käyneet varsin kuumina aika ajoin. Lomamatka oli hieno, mutta bussimatka täysi katastrofi, koska Aurinkomatkat on hoitanut kyydityksen aivan päin... Lapset itkivät ja ovat kiukkuisia.”

Seuraavan päivän (23.4.2010) lehdessä niin ikään alempana analysoidun Ahtisaaren matkakertomuksen alle taitettuna, aukeaman alareunaan Ilta-Sanomat oli koonnut tunnelmakuvia kotiin palavilta matkustajilta. Seuraavassa otteita jutuista, jotka kuvaavat matkustamiseen ja kotiin pääsyyn liittyviä emootioita matkustajakehyksessä (IS 23.4.2010, 6–7):

Helsinki-Vantaalla iloittiin vihdoin

HELSINKI-VANTAAN lentoasema täyttyi eilen helpottuneista ihmisistä, kun kenttä avattiin iltapäivällä. Lentokiellon päättymisestä iloitsivat eniten Suomeen palanneet matkustajat. Monet heistä olivat odottaneet kotimatkan alkua useiden päivien ajan.

...

Matkustajat innoissaan

*FINNAIRIN lennolla purserina toiminut **Tuula Virta** sanoi, etteivät matkustajat valittaneet lentorajoitusten aiheuttamasta odotuksesta.*

– Lento oli kerta kaikkiaan upea. Matkustajat olivat erittäin positiivisella mielellä ja innoissaan kotiin pääsystä. Tämä oli harvinaisen positiivinen lento, kertoi Tokiosta Helsinkiin matkannut Virta.

...

Kuuden päivän odotus

Balilla lomaillut pariskunta lensi viime lauantaina Tokioon vaihtaakseen konetta. Siellä Finnair ilmoitti, että jatkolento on peruttu.

– Olihan se syvältä. Finnairilta vain ilmoitettiin, että keksikää jotain tekemistä. Muuta informaatiota ei annettu lainkaan, pariskunta sanoi.

– Varasimme Tokiosta omilla rahoillamme hotellihuoneen ja seurasimme netistä, mikä tilanne lentorajoituksissa. Emme voineet muuta kuin odottaa. Lentorajoitusten takia pariskunta ei päässyt tällä viikolla töihin. Lisäksi omaa rahaa kului runsaasti, sillä lentoyhtiö ei maksanut hotellia.

– Ärsytystä lisäsi sekin, että monet ulkomaalaiset lentoyhtiöt tarjosivat asiakkailleen ilmaisen hotellimajoituksen.

Ilta-Sanomat panosti erityisesti kahteen tuhkapilvikriisiin synnyttämään matkakertomukseen. Helsingin Sanomien matkustajakehyksen aineistossa ei ollut yhtä laajoja matkakertomuksia. Toinen matkakertomuksista kertoo presidentti Martti Ahtisaaren matkasta Islannista Pohjois- ja Etelä-Amerikan kautta Etelä-Eurooppaan ja sieltä autolla Suomeen. Tätä matkaa seurataan kahden päivän lehdissä. Toinen juttu kertoo Erkki Liikasen ja Jyrki Kataisen autolla tapahtuneesta paluumatkasta Madridista Helsinkiin. Lehti hyödyntää matkakertomuksissa juttutyypinä reportaasimaista jutunkirjoituksen ja autenttisten valokuvien muotoa.

Kataisen ja Liikasen matkakertomus Madridista Helsinkiin on 20.4.2010 ilmestyneen lehden lööpissä ja etusivulla, mutta ei kummassakaan pääuutisena. Ne ovat lööppi- ja etusivumateriaalissa ainoa tuhkapilvikriisiin liittyvä aihe. Juttu itsessään ei ole tekstiltään laaja; siinä on 14 lyhyttä tekstikappaletta. Juttukokonaisuus täyttää kuitenkin lähes koko aukeaman (IS 20.4.2010, 2–3). Juttua hallitsee iso kuva, jossa poliitikkokaksikko pakkaa tavaroita jatkaakseen matkaansa Ruotsin Malmöstä Suomeen. Jutun matkallista ulottuvuutta korostetaan infografiikkana toimivalla kartalla, jossa näkyy Kataisen ja Liikasen ajoreitti.

Juttu on tarina yhden matkustajaseurueen matkasta alusta loppuun ja kuvaa, miten huippupoliitikotkin ovat muiden tavoin pyrkimässä vaihtoehtoisilla keinoilla manner-Euroopasta Suomeen. Jutun otsikko ”Ja sitten saunaan!” tekee Kataisen ja Liikasen tarinasta emotionaalisesti suomalaisen. Toteamuksessa tiivistyy monen matkalaisen toive, joka yhdistää sekä jutun lukeneet matkustavaiset sekä empaattisesti tilanteen etenemistä median kautta seuraavat suomalaiset kuvitelluksi yhteisöksi (vrt. Anderson 1983) suomalaisessa kulttuurissa saunaan liittyvien vahvojen emotioiden kautta. Semiotiikan näkökulmasta ”sauna” on tässä yhteydessä merkitsijä ja merkitty on mielikuva kotiin päässeestä matkustavaisesta.

Toinen laajamatkakertomus on presidentti Martti Ahtisaaren matka Islannista New Yorkin kautta Venezuelan Caracasiin ja sieltä edelleen Portugalin Lissaboniin. Sieltä Ahtisaari seurueineen matkusti autolla läpi Euroopan Suomeen. Matkaa seurataan kahden päivän Ilta-Sanomissa (22.–23.4.2010). Kummassakin lehden numerossa aiheita koskeva juttu oli lööpissä pääteemana ja etusivulla kakkosaiheena. Lööpissä (IS

22.4.2010) jutun apuotsikko on ”Ahtisaaren, 72, piina”, pääotsikkona on ”150 TUNNIN KOTIMATKA” ja lisäksi lööpissä oli ”Tuhkakatastrofi”-tunniste. Etusivulla apuotsikkona on ”Ahtisaari tuhkakatastrofin kourissa”. Lööpissä ja etusivulla oleva kuva vakavailmeisesta Martti Ahtisaaresta on kiteyttää Ilta-Sanomien matkustajakehystä.

Aukeaman otsikko on ”Reissu-Maran harharetki” (IS 22.4.2010, 6–7). Kokonaisuus on komponenteiltaan (kartta, teksti ja kuvat) varsin samanlainen kuin pari päivää aiemmin julkaistu Kataisen ja Liikasen matkakertomus, mikä kertoo kehyyksen konseptuaalisuudesta. Ilta-Sanomat on kiinnostunut myös Ahtisaaren matkatunnelmista:

– Hyvällä huumorilla presidentti on ollut. Hän on matkustanut niin paljon, eikä tapahtuneelle voi mitään, Ahtisaaren mukana kulkeva avustaja Riikka Marjamäki kertoi Ilta-Sanomille eilen Saksan ja Tanskan rajaseuduilta. (IS 22.4.2010, 6–7)

Matkakertomuksen toinen osa on seuraavan päivän (23.4.2010) lehdessä. Lööpissä apuotsikkona on ”Ahtisaari palasi kotiin” ja pääotsikkona ”UUPUNUT JA SAIRAS”. Lisäksi lööpissä on lisämaine ”TURKU ILLALLA”, millä halutaan lisätä aiheen kiinnostavuutta juuri Turun seudulla. Etusivulla otsikkona on ”AHTISAARI SAIRASTUI kotimatalla”. Sekä lööpissä että etusivulla on kuvassa väsyneen näköinen presidentti. Myös presidentti Ahtisaari kertoi hankkiutuvansa kotiin ja saunaan, jossa sauna symboloi kotiin pääsyä, ikään kuin kohdun suomana suojana.

Ilta-Sanomien matkustajakehyyksessä esitellyt matkustajakokemuksissa on suurempia tunneilmaisuja kuin Helsingin Sanomien matkustajakertomuksissa, joissa pääsääntöisesti kuvataan olosuhteita, tapahtumia ja suunnitelmia. Ilta-Sanomien matkustajakehyyksen emotionaalisuuden vaikuttavuutta mediarepresentaation komponenttina analysoitaessa on tarkasteltava emotionalisoitumista kahdella ulottuvuudella. Ensiksikin pitää tarkastella itse mediarepresentaatioissa esiintyvät emotiot, ja toiseksi tulee tarkastella näiden mediarepresentaatioiden vaikutusta lukijan emotioihin. Tässä tutkimuksessa ei tehdä empiiristä tutkimusta siitä, miten aineisto tosiasiallisesti vaikuttaa lukijoihin. Sen sijaan voidaan teorian valossa pyrkiä tunnistamaan rakenteita, jotka voivat selittää median tapaa representoida emotioita. Yhteys näiden kahden emotionioulottuvuuden välillä tapahtuu siten, että media käyttää jutussa esiintyvän henkilön

tai henkilöiden emootioita jutun kehystämiseen. Lukijakokemuksen kautta tämä mediarepresentaatio synnyttää lukijassa emootioita, jotka voivat syntyä joko samaistumisen tai torjunnan kautta.

Emootioreaktion perustan voidaan nähdä olevan sisäistämisen teoriaan pohjautuvassa sosialisatiossa (Berger ja Luckmann 1967). Sen ensisijainen taso perustuu emotionaalisiin lähi-ihmissuhteisiin. Tuhkapilvikriisi sekä siitä seuranneet lentoliikenteen ongelmat ja sijaisjärjestelyt synnyttävät ihmisille emootioita, joiden juuret ovat juuri noissa primäärien ihmissuhteiden emootioissa, kuten avuttomuus, pelko, ahdistus, ärtymys ja toisaalta helpotus, ilo ja riemu tilanteen ratkeamisesta.

Sosialisaation toisessa tasossa todellisuuden rakentuminen linkittyy kulttuurisiin ja institutionaalisiin narratiiveihin, mikä heijastuu matkustajakehyksen narratiiveissa emootioina suhteessa järjestelmiin ja julkisiin toimijoihin, kuten viranomaisiin, päätöksentekijöihin, lentoyhtiöihin ja sijaiskuljetusmuotojen kuljetusyhtiöihin sekä matkanjärjestäjiin. Odotukset ja suhtautuminen instituutioita kohtaan, joiden odotetaan vastaavan ihmisten tarpeisiin tavalla, joka vähentää emotionaalista taakkaa, syntyy sosiaalisen konstruktion tuloksena. (vrt. mts. 129–130.) Media osallistuu sosialisatioprosessiin omilla representaatioillaan, minkä seurauksena lukija rakentaa oman representaationsa emootioidensa ja ajattelunsa kautta. Lukija osallistuu sosiaalisen konstruktion kautta sosiaalisen representaation muokkaamiseen.

4.2.4 Lentoturvallisuuskehys Ilta-Sanomien tuhkapilviuutisoinnissa

Toisin kuin Helsingin Sanomat Ilta-Sanomat tarttuu heti kriisin ensi hetkistä alkaen lentoturvallisuuskysymyksiin. Lentoturvallisuuskehys kulkee lehdessä vahvana läpi koko tuhkapilvikriisiä koskevan uutisoinnin. Ilta-Sanomien kiinnostus lentoturvallisuuteen ja sen vaarantumiseen voidaan olettaa olevan motivoitu aiheisiin liittyvien emootioiden kautta. Lentoturvallisuuskehystä voidaan Ilta-Sanomien tuhkapilvikriisin uutisoinnissa pitää merkittävimpänä kehystenä. Kehys ilmenee sekä määrällisesti dominoivana että diskurssiltaan vahvimpana.

Tuhkapilvikriisin ensimmäisenä mediapäivänä (16.4.2010) Ilta-Sanomien lööpissä on vain yksi aiheeseen liittyvä vinkkiruutu, jossa on teksti ilma kuva: ”LENTOKAAOS! IS:n jättiraportti”. Lehden etusivulla tuhkapilvikriisi on pääaiheena. Otsikko koostuu apuotsikosta ja pääotsikosta: ”Finnair epäilee koneestaan: LENS

LÄPI TUHKAPILVEN”. Lisäksi otsikon yhteydessä on kuva Finnairin lentokoneesta varustettuna kuvaan upotetulla otsikolla: ”Moottorit tutkitaan”, sekä toinen kuva tyhjältä Helsinki-Vantaan lentoasemalta ja upotettu otsikko: ”Helsinki-Vantaa klo 23:58”. Otsikkoalueen alareunassa on tunnistelaatikko: ”LENTOKAAOS: IS:N JÄTTIRAPORTTI”.



Kuva 4-8 Ensimmäisen tuhkapilvikriisipäivän etusivu Ilta-Sanomissa. (IS 16.4.2010, 1)

Lööpin ja etusivun otsikoinnin taitto fonttikokoineen sekä verbalisointi luovat kriisitunnelmaa nimenomaan lentoturvallisuuskehyksen avulla. Samassa lehdessä kerrotaan infografiikan ja tekstin avulla, mikä vaara tuhkapilvestä aiheutuu lentokoneen suihkuturbiinimoottorille.

Tuhkapilven läpi mahdollisesti lentänyttä konetta koskevan jutun retoriikka viittaa dramatiikan luontiin, kun kone esitellään yhtenä Finnairin uusimmista. Lisäksi kerrotaan, että lentokoneen moottorit tutkitaan boroskoopilla. Jutussa luetellaan, millä reiteillä kyseisetä konetyyppejä käytetään. Puheena oleva lento ei lähtenyt miltään näistä lentokentistä kohti Helsinkiä, joten jutussa todetaan, että kone ei ollut tavanomaisella reitillään. Tieto on täysin epärelevantti, mutta lisää dramatiikan tuntua.

Ensimmäisen kriisipäivän lehdessä on aukeama, joka käsittelee muun muassa lentoturvallisuutta. Aukeaman hallitsevana visuaalisena objektina on infografiikka, joka on otsikoitu ”Tuhkan lentokoneelle aiheuttamia vaaroja”. Infografiikan ytimenä on Finnairin Airbus A320 -lentokone. Piirretyn koneen ympärillä on pieniä tekstiruu-
tuja, joissa kerrotaan, mitä ongelmia tuhka voi aiheuttaa lentokoneelle. Toinen info-
grafiikka osoittaa Euroopan kartan avulla tuhkapilven levinneisyyden otsikolla:
”Näin tuhkapilvi leviää”. Aukeamalla on lisäksi lentoturvallisuuskehysten piiriin
kuuluvat jutut, joista toinen (”Suuronnettomuus on ollut lähellä”) kertoo aiemmista
vulkanisen tuhkan aiheuttamista vaaratilanteista. Toinen juttu kertoo ilmavoimien
koelentoista, joilla tuhkan esiintymistä ilmatilassa tutkittiin.

Toisena kriisipäivänä ilmestyneessä Ilta-Sanomien viikonloppunumerossa (17.–
18.4.2010) lehti julkaisee lähes koko aukeaman (mts. 12–13) verran aineistoa lento-
turvallisuuskehyksessä. Sivun pääotsikkona on ”Tältä näyttävät tuhkatuhot”. Au-
keaman taitto koostuu pääkuvasta, jossa lentokoneen suihkumoottorin ilmanottoauk-
koa suojataan muovikelmulla. Lisäksi aukeamalla on kuvat Hornet-hävittäjäsuihku-
koneen moottoreista, joissa epäillään olevan sulanutta tuhkaa, sekä infografiikkakuva
Hornetin suihkumoottorista. Aukeamalla on juttu otsikolla ”Finnair vahvistaa: Tuh-
kan läpi mentiin”. Iltapäivälehdelle ominaisella tavalla Ilta-Sanomat kertoo, että se
”paljasti perjantaina, että Pekingistä Helsinkiin matkannut Airbus A330-kone osui
tuhkapilveen valtameren yllä”. Mielenkiintoinen on ”paljastamisen” käsite, jolla lehti
pyrkii luomaan dramatiikkaa, ja vihjaa siten, että lentoyhtiö olisi halunnut salata
asian. Toinen kiinnostava retorinen keino on kertoa Finnairin koneen osuneen tuhka-
pilveen valtameren yllä; Pekingin ja Helsingin välisellä reitillä ei nimittäin ole valta-
merta, mutta lisää lukijan silmissä tapahtuman dramaattisuutta. Samassa jutussa
oleva tekstin osa kertoo tyypillisen lentoturvallisuuskehyksessä olevan narratiivin:

*Tulivuoresta purkautunut niin sanottu vulkaaninen tuhka on vaarallisimmil-
laan joutuessaan moottoreihin. Jos tuhka sulaa moottoreihin, se voi pahim-
millaan sammuttaa moottorit. Koneen pinnalle kertyvä tuhka voi myös hai-
tata ilmapirtauksia esimerkiksi siipien ympärillä. Teräväreunaiset mikro-
skooppiset tuhkapartikkelit voivat myös sumentaa koneen ikkunat. (IS 17.–
18.4.2010, 13)*

Maanantain 19.4.2010 lehdessä pääotsikkona etusivulla on ”Kimi uhmasi lentokiel-
toja” viitaten formula-ajaja Kimi Räikkösen lentoon ilmatilarajoituksista huolimatta.
vastaava otsikko löytyy myös Ilta-Sanomien lööpistä osana tuhkapilvikokonaisuutta.

Sanavalinta viittaa lentoturvallisuuteen ja sen vaarantumiseen. Lehden aukeama (IS 19.4.2010, 8–9) kertoo lentoyhtiöiden kritisoimista lentorajoituksista. Lehti käyttää suurelta osin samoja kansainvälisten uutistoimistojen välittämiä lentoyhtiöjohtajien sitaatteja kuin Helsingin Sanomatkin samana päivänä. Verbaalisesti kovinta kieltä käytti Australiassa sijaitseva Center for Asia Pasific Aviation -ilmailujärjestö (sic), joka kuvasi ilmatilarajoituksia ”äärivarovaisten poliitikkojen ja byrokraattien massiiviseksi ylireagoinniksi”. Samalla aukeamalla on juttu Venäjän presidentti Dmitri Medvedevistä, jonka lentokone lensi lentokieltoalueen läpi Puolaan. Aukeaman alakulmassa on Kommentti-palstalla pohdittu lentoyhtiöiden halua ottaa riskejä lentoturvallisuuden kustannuksella otsikolla ”Onko ilmailulla varaa tinkiä perinteistään”:

Kysymys on paljon suurempi, kuin yksittäisen lentoyhtiön lennot muuttamalla reitillä. Kyse on ihmishengistä. Jos viime viikolla tuhkapilveen osunut matkustajakone olisi pudonnut, tällaista keskustelua ei kehtaisi kukaan aloittaa. (Lauri Lähteenmäki, IS 19.4.2010, 9)

Ilta-Sanomien pääkirjoitus (IS 20.4.2010, 2) ottaa kantaa lentoturvallisuuden ja lentoyhtiöiden taloudellisen tilanteen aiheuttamaan jännitteeseen.

Turvallisuus tärkeintä

SIVIILI-ILMAILUN KRIISI on ilman islantilaisen tulivuoren ruokkimaa tuhkapilveäkin niin paha, ettei ole ihme, että monet lentoyhtiöt tulkitsevat viime päivien lentokiellot hätävarjelun liioitteluksi. Koneiden pysyminen maassa pahentaa lentoyhtiöiden tappioita.

Matkustajien turvallisuudesta ei kuitenkaan voida tinkiä. Jos yksikin täysi matkustajakone olisi syöksynyt maahan vulkaanisen tuhkan aiheuttamien vaurioiden takia, lehdissä olisi nyt riipaisevien matkakertomusten sijasta syyttäviä kysymyksiä, miksi viranomaiset sallivat lentojen jatkumisen. Pitikö ihmishengillä leikkiä?

...
SUOMEN LENTÄJÄLIITTO varoitti eilen, ettei lentoliikenteen aloittamis päätöstä saa hätiköidä, vaan päätös pitää aikanaan tehdä Euroopassa turvallisista ja yhtenäisistä perusteista.

...
Ilmatilan avaaminen ei ole lentoyhtiöiden, vaan ilmailuviranomaisten asia, ja viranomaisten on kestävävä hätäilevistä lentoyhtiöistä tuleva paine.

Ilta-Sanomien pääkirjoitus kiteyttää mediakeskustelussa olleita jännitteitä, ja lehti tulee näin perustelleeksi myös korostamaansa lentoturvallisuuskehystä. Pääkirjoitus sisältää sekä kirjoittajan moraalista pohdintaa, mutta referoi myös auktoriteetteina pitämiään tahoja, kuten lentäjäliittoa.



Kuva 4-9. Ilta-Sanomien lentoturvallisuuskehyksen kliimaksi, jossa pohditaan tuhkapilvikriisin aiheuttamaa lentoturvallisuuden ja taloudellisten tappioiden välistä ristiriitaa. (IS 22.4.2010, 10–11)

Ilta-Sanomat on käyttänyt 22.4.2010 numerossaan yhden koko aukeaman (mts. 10–11) lentoturvallisuuskehykseen. Aukeaman otsikkona on ”Turvallista vai ei?”. Aukeama koostuu pienistä aiheita käsittelevistä jutuista sekä turvallisuusteemaa pohdiskeleva lehden toimittajan Pasi Jaakkosen Näkökulma-kirjoitus ”Euroopan tuhkasotku”. Jaakkosen kirjoitus on lentoyhtiöiden tilannetta ymmärtävämpi.

Turvallisuudella voi perustella kaikkea

Keskustelu tulivuoriturhan vaarallisuudesta lentoliikenteelle kaiki jatkua niin kauan, kun lentokieltoa perustellaan riskienhallinnalle vierailla tunnepohjaisilla fraaseilla, kuten ”turvallisuus on tärkeintä” ja ”riskejä ei oteta”.

Totta kai riskejä pitää ottaa, kaikki inhimillinen toiminta perustuu riskien punnitsemiseen. Liian suuria riskejä ei pidä ottaa.

Turvallisuuteen vetoamalla jokaisen päätöksen voi oikeuttaa, olipa se miten hätäinen, epäonnistunut tai vastuuta pakoileva tahansa. Turvallisuus-perustelu toimii aina, koska turvallisuuden kaipuu on perustarpeita, yksi niistä Maslowin kuuluisista viidestä.

Ei ole sattumaa, että ”turvallisuus on tärkeintä” -hokemat toistuivat paitsi vastuullisten viranomaisien myös poliitikkojen perusteluissa.

Väistämättä häviölle jää se, joka rehellisesti sanoo: ”Riski on olemassa, mutta se on todella pieni”

Lentoliikenne ilman tuhkaakin sisältää onnettomuusriskin. Jäätävissä oloissa lentämisen tiedetään varmuudella lisäävän onnettomuusriskiä. Silti myös talvella lennetään, koska riski eli tapahtuman todennäköisyys x kokonais seuraukset, tunnetaan. (IS 22.4.2010, 11)

Pasi Jaakkonen pohdiskelee pelko-emootion pohjalta nousevaa panikointia lentorajoitusten asettamisesta. Hän kyselee myös suhteellisuuden perään myös turvallisuusajattelussa. Jaakkonen pohtii, onko lentomatkustajien siirtyminen maantieliikenteeseen, jota pidetään liikennesuoritteeseen nähden lentämistä merkittävästi turvattomampana liikkumisen muotona, itse asiassa lisännyt vastaavasti riskiä.

*Brittiläinen pelkoa tutkinut sosiologi **Frank Furedi** katsookin, että Islannin tulivuorenpurkauksen vuoksi julistettu lentokielto heijastaa länsimaisissa yhteiskunnissa vallalle pääsystä ylivarovaisuutta. Siinä päätöksenteon pohjaksi valitaan pahin kuviteltavissa oleva tilanne, olipa se miten epätodennäköinen tahansa.*

Furedi saattaa olla oikeassa. Muistellaanpa taaksepäin muutamia uhkakuvia ja miten kovasti niitä pelkäsimme: sikainfluenssa, terrorismisota, milleniumkriisi. Ihmiskunnan alkuhämäriin ulottuvan listan ensimmäinen uhka taitaa olla maailmanloppu. Ilmestyskirjan perusteella tuntomerkit täsmäivät tulivuorenpurkaukseen.

Aukeaman juttujen otsikot ”Riskiä ei oteta”, ”Antakaa meidän lentää” ja ”Kehitetään tuhkalentostandardi” kertovat ristiriidasta, joka lentoyhtiöillä on toisaalta turvallisuuden varmistamisesta ja toisaalta taloudellisten tappioiden välttämisestä. Lehden aukeamalla pienet jutut ovat dialogissa keskenään. Aukeaman johdantojutussa kiteytetään riskin käsite.

*– Tämä vain todistaa, että riski on subjektiivinen käsite, riskinhallintaan erikoistunut Harvardin professori **David Ropeik** sanoi AP:lle. (IS 22.4.2010, 10)*

”Kehitetään tuhkalentostandardi” -jutussa todetaan, että paine lentämisellä on suuri. Jutun mukaan Euroopassa ja maailmalla pohditaan uutta standardia, joka sallisi lentämisen tietyissä oloissa. Raja-arvoja tuhkassa lentämiselle ei ole aiemmin luotu, mutta nyt lentokonemoottorivalmistajat olivat päässeet yhteisymmärrykseen siitä, että vähemmän tuhkaa sisältävässä ilmatilassa voisi lentää. Samassa jutussa Finnairin lentoturvallisuusohjaaja Jussi Ekman toteaa ilmassa olevan aina epäpuhtauksia, tuhkaa ja pölyä, minkä vuoksi lentäminen ”varmasti pitää kyetä sallimaan”. Hänen lausuntonsa on ristiriidassa aukeaman toisessa jutussa (”Riskiä ei oteta”) olevan lausuntonsa

kanssa. Siinä hän kertoo Finnairin lentävän ainoastaan tuhkattomassa ilmatilassa. Samassa jutussa ansainvälinen lentäjaliitto IFALPA vastustaa lentojen aloittamista.

”Antakaa meidän lentää” -jutussa Ilta-Sanomat nostaa esiin tahoja, jotka kannattavat lentojen jonkin asteista sallimista.

Ärhäkimmin lentämisen sallimista erityisolosuhteissa ovat vaatineet viikonlopusta lähtien keskieurooppalaiset lentoyhtiöt.

Syy on ymmärrettävä: tappiot olivat lentoyhtiöiden kattojärjestön IATA:n mukaan eilen jo 1,3 miljardia euroa. Pienet lentoyhtiöt alkavat pian kaatua, jos koneet pysyvät maassa. (IS 22.4.2010, 11)

...

Myös jotkut lentäjäjärjestöt ovat kannattaneet lentämisen sallimista rajoitusti niin, että lopullinen päätös on aina koneen pilotilla. Hollannin lentäjaliiton varapuheenjohtaja piti täydellistä, tuhkaennusteisiin perustuvaa lentokieltoa liioitteluna ja oli jo sunnuntaina valmis tarttumaan ohjaimiin.

*– Pyydämme viranomaisia perehtymään tilanteeseen kunnolla, sillä täysin sataprosenttista turvallisuutta ei voida koskaan saavuttaa, Boeing 737 -pilotti **Steven Verhagen** lausui.*

Lentoturvallisuusteeman lisäksi aukeaman alalaidassa oli juttu siitä, vaarantuiko Suomen ilmatilan valvonta lentorajoitusten vuoksi, kun Hornet-hävittäjät olivat maassa. Jutun jälkiosa käsitteli tuhkan Hornet-hävittäjien moottoreille aiheuttamaa lentoturvallisuushkaa. Juttu käsitteli siis turvallisuutta yleisellä, joskin ilmailuun liittyvällä kehyksellä. Vaikka hävittäjälentokoneisiin liittyvät lentoturvallisuuskysymykset eivät ole yhtä emotionaalisesti jännitteisiä kuin matkustajaliikenteen lentoturvallisuuskysymykset, voidaan kyseisessä jutussa nähdä kuitenkin viittauksia myös siviiliko-neilla lentämisen turvallisuuteen.

Vielä 23.10.2010 Ilta-Sanomat käsitteli lentoturvallisuuskehyksellä aihetta. Muun Euroopan kerrotaan jo vapautuneen tuhkapilvestä, mutta Suomessa lennettävän osittain vielä tuhkapilvilentämisen erikoisluvalla. Jutun yhteyteen on vielä rakennettu kaavio, josta käy ilmi päätöksentekohierarkia. Samassa lehdessä on lisäksi vielä lähes aukeaman juttu otsikolla ”Kapteeni: Haistan tuhkan!”. Juttu on rakennettu brittiläisen The Sun-lehden jutun pohjalta. Siinä kuvataan Manchesterista Korfulle lähteneen koneen tilannetta, jossa sen epäiltiin lentäneen tuhkapilveen. Kone, jossa oli ainoastaan miehistö, palasi lennonjohdon kanssa käydyn radiokeskustelun jälkeen takaisin Manchesterin lentokentälle. Juttuun on selvästi pyritty rakentamaan dramaattinen tunnelma. Lennon kapteenin kerrotaan ”valittelevan” ”äänestä päätellen hyvin

huolestuneena” ilman kulkua moottorista toiseen. Lisäksi puhutaan mahdollisesta hätätilan ”julistamisesta”, jolla tilanne saadaan kuulostamaan dramaattisemmalta kuin englanninkielisen ilmailufraseologia ”declare” antaa ymmärtää. Vaikka miehistön ja lennonjohdon välinen keskustelu on referoitu itse jutussa, kainalojuttuna on merkkimäärältään lähes samanmittainen kainalojuttu, jossa keskustelu on litteroituna. Tämä on tulkittava dramatiikan lisäämisen tarpeesta nousevaksi.

Ilta-Sanomien lentoturvallisuuskehyksen yhteydessä on mielekästä peilata kehyksen intentionaalisuutta teoreettiseen viitekehykseen. Iltapäivälehtien tavoitteena on koskettaa ihmisten tunteita, sillä niiden päivittäinen myynti on riippuvaista sisällön koskettavuudesta. Iltapäivälehdistä käsitellyt aiheet ovat usein tyyliään tunnepitoisia ja ne sijoittuvat uutisten ja viihteen välimaastoon. (Nieminen ja Pantti 2004, 94–96.) Sen vuoksi voidaan pitää perusteltuna, että Ilta-Sanomat käyttää tuhkapilviuutisointinsa korostuneena kehyksenään lukijoiden emootioita koskettavaa lentoturvallisuutta. Lentämisen turvallisuus liittyy yhteen inhimillisen tunne-elämän vahvimmissa emootioista, kuoleman pelkoon. Siksi myös sen käyttö takaa ihmisten kiinnostuksen iltapäivälehden aineistoon.

Ilta-Sanomien tapa nostaa esille ja käsitellä lentoturvallisuuteen liittyviä aiheita voidaan nähdä eräänlaisena pelon ritualisointina (vrt. Sumiala 2010). Ilta-Sanomien lentoturvallisuuskehysessä jo pelkkä tilan antaminen aiheelle luo mielikuvan, että aihe otetaan vakavasti. Infografiikka moottoreiden poikkileikkauksineen sekä erilaisten asiantuntijoiden haastattelut viestivät sitä, että lentoturvallisuuskysymykset pohditaan eri näkökulmista ja päätökset tehdään huolellisten prosessien perusteella.

Toisaalta juuri päätöksenteon jännitteisyys lähestyy teoreettisesti moraalipaniikkia, jossa lentoyhtiöiden taloudellisen paineen ja viranomaisten päätöksenteon välinen jännite luo medialle mahdollisuuden rakentaa moraalipaniikin edellyttämiä kollektiivisia emootioita, erityisesti pelkoa ja pelottavuutta (vrt. Critcher 2003, 130–131). Ilta-Sanomat voi omalla kehystämislänsään ja agendan asettamisellaan johdattaa mediayleisön ajattelua haluamaansa suuntaan (vrt. mts. 132).

Gooden ja Ben-Yehudan (2009) ajattelun mukaisesti lentoyhtiöiden johto ja toimialan edunvalvojat voitaisiin nähdä moraalipaniikin teorian mukaisesti kansan etua vastaan toimivina institutionaalisina kansanvihollisina (mts. 48–50). Lehti ei kuiten-

kaan korostuneesti etene lentoturvallisuuskehystämisessään moraalipaniikin suuntaan. Lähinnä kansanvihollisen käsitettä tulee Ilta-Sanomien toimittajan Lauri Lähteenmäen kommenttikirjoitus, jossa hän pohtii lentokieltojen ja lentoyhtiöiden vaatimusten välistä jännitettä puolustaen turvallisuusajattelua. Pohjustettuaan, kuinka lentoturvallisuuteen on aina panostettu vaivaa ja rahaa, hän kirjoittaa:

Nyt turvallisuus on alkanut maksaa joillekin lentoyhtiöille liikaa. Ilman ongelmia sujuneiden tuhkatestilentojen jälkeen on helppo kysyä, miksi koneet pidetään yhä maassa.

Samalla lentoyhtiö voisi tehdä pienen testin: jättäisi jonkun koneen asianmukaisesti huoltamatta.

Ilta-Sanomien toimittaja Lauri Lähteenmäellä (19.4.2010, 9) ja pääkirjoitustoimittajalla (20.4.2010, 2) sekä toisaalta uutistoimittaja Pasi Jaakkosella (22.4.2010, 11) on toisistaan poikkeava suhtautuminen lentoturvallisuuteen. Lähteenmäki ja pääkirjoitus eivät näe sijaa kompromissille, kun taas Jaakkonen kannattaa lentoturvallisuuteen liittyvien asioiden arviointia ja suhteellistamista.

Tuhkapilvikriisin mediallisessa avauksessa Ilta-Sanomat käyttää dramaattisempaa retoriikkaa ("Lensi läpi tuhkapilven" tai "Suuronnettomuus on ollut lähellä") kuin myöhemmässä vaiheessa. Kriisin kypsyessä Ilta-Sanomat siirtyy tasapainoisempaan ja pohdiskelevampaan suuntaan, mistä erityisesti 22.4.2010 ilmestyneessä numerossa oleva uutistoimittaja Pasi Jaakkosen kokoama "Turvallista vai ei?" -aukeama kolumneineen on hyvä osoitus. Ilta-Sanomat ei lietso pelko-emootiota sitä huokuvilla matkustajakertomuksilla. Joistain toisista tilanteista raportoitaessa iltapäivälehdissä saatava nähdä korostuneita emotionaalisia silminnäkijäkokemuksia, mutta vuoden 2010 tuhkapilvikriisin uutisoinnin yhteydessä ei Ilta-Sanomissa sellaista nähty.

Psykologi Bernard Rimé (2007) on todennut, että yksilöllä on tarve jakaa tunnekokemuksensa ja muodostaa siten siteitä yhteisön sisällä. Sosiaalisen median kanavissa jokaisella on mahdollisuus jakaa oma tunteensa (mts. 307). Perinteisen median esityksissä jakaminen ei tapahdu suoraan yksilöiden toimesta, vaan median journalistisen tuotannon prosesseissa joudutaan hyödyntämään toimituksen aiempaa kokemusta tai oletamaan, mitkä aiheet ja millainen käsittelytapa saa lukijoissa aikaan saman yhteisöllisyyden kokemuksen kuin sosiaalisessa mediassa toteutettu jakaminen. Sitoutuminen tapahtuu kuitenkin nimenomaan emotioon kautta. Riménkin tutkimuksessa

havaittiin, että stressioireet välittyvät median kautta myös niille ihmisille, jotka eivät ole itse osallistuneet onnettomuuden tai kriisin kokemiseen (mts. 307).

4.2.5 Talouden kehys Ilta-Sanomien tuhkakilviuutisoinnissa

Talouden kehyksessä käsitellään tuhkakilvikriisin vaikutuksia lentoyhtiöiden talouteen, kansantalouksiin sekä lentoyhtiöiden ja matkustajien välisiin korvauksiin, joissa myös kuluttajaviranomainen on osapuolena. Viimemainitun aiheen jännitteisyyden huomioon ottaen Ilta-Sanomat uhraa yllättävän vähän palstatilaa sekä lentoyhtiöiden taloustilanteen että lentomatkustajien huolenpito- ja korvauskysymysten käsittelyyn.

Helsingin Sanomissa seurataan sekä lentoyhtiöiden taloudesta kerrottuja arvioita niin lentoyhtiöiltä itseltään kuin etujärjestön ja muidenkin asiantuntijoiden toimesta että Finnairin ja matkustajien välistä kiistaa lentojen lentämättä jäämisestä aiheutuvia korvauksia ja huolenpitovelvollisuutta. Ilta-Sanomat sen sijaan jättää selvästi vähemmälle huomiolle aiheen, jota olisi potentiaalisesti voinut hyödyntää iltapäivälehdessä niihin liittyvien emotioiden vuoksi.

Voidaan toki arvioida, mikä vaikutus on ollut sillä, että tuhkakilvikriisin uutisoinnin aikaan useana päivänä Ilta-Sanomissa käsiteltiin Ulvilan surmaa sekä Ruotsin kuninkaallisten kohua. Jakson lehtiä analysoitaessa huomio kiinnittyy siihen, kuinka opportunistisesti lehden lööppi sekä kansi ja sisältö on valjastettu palvelemaan kulloinkin vahvimpia emotioita herättävien juttujen huomioarvon ja lehden kaupallisten tavoitteiden edistämistä.

Tuhkakilvikriisinkin kehyksistä on valittu nimenomaan lentoturvallisuus, johon on helpointa kytkeä emotionaalisia rakenteita. Talouteen liittyvää kehystä on vaikeampi pukea emotionaaliseen muotoon, ja sen vuoksi arvioin sen olevan vähäisemmässä roolissa Ilta-Sanomissa verrattuna Helsingin Sanomien vastaavaan kehykseen sekä erityisesti Ilta-Sanomien matkustaja- ja lentoturvallisuuskehyksiin.

Talouskehykseen luokiteltavia juttuja ei tuhkakilvikriisin ensimmäisenä mediapäivänä (16.4.2010) ole lainkaan. Tuhkakilvikriisin vaikutusta lentoyhtiöiden talouteen ja lentoyhteyksistä riippuvaiseen kansantalouteen käsitellään 17.4.2010 lehden pääkirjoituksessa (”Tuhkakilvi paljasti haavoittuvuuden” (mts. 2). Kirjoituksen mukaan tuhkakilvikriisi on paljastanut ”läntisten teollisuusmaiden riippuvuuden lentoliikenteen sujuvuudesta.

*Lentoliikenteen keskeytyminen on aiheuttanut muutamassa päivässä sadoil-
letuhansille lentomatkailijoille ja lentorahdista riippuvaisille yrityksille har-
mia ja taloudellisia menetyksiä, samalla kun taloudellisen taantuman myötä
ahdinkoon ajautuneen ilmailualan tappiot nousevat päivittäin miljooniin eu-
roihin.*

*Koko kansainvälinen matkailuteollisuus on rakennettu sujuvan lentoliiken-
teen varaan.*

...

*Maailmantalouden globalisaation myötä kaupan ja tuotannon riippuvuus
lentoliikenteestä on kasvanut. Lentokaaoksen pitkittyessä yritykset joutuvat
vaikeuksiin, jos ne eivät saa tarvitsemiaan komponentteja ulkomaisilta tava-
rantoimittajilta ja toimitettua tuotteitaan asiakkaille. Yhtä lailla kestokulu-
tushyödykkeiden vähittäiskauppa tyrehtyy, jos tukkukaupat eivät saa nor-
maalisti lentorahtina toimitettavaa tavaraa ulkomailla sijaitsevista logistiik-
kakeskuksista.*

Pääkirjoitus listaa tiiviisti ne yhteiskunnan keskeiset alueet, joihin lentoliikenteen keskeytyminen tuhkapilven vuoksi vaikuttaa ennen muuta taloudellisesti. Lentoyhtiöiden ja ilmailualan taloudellisiin tappioihin viitataan ainoastaan yhdessä virkkeessä. Samanlaisia lyhyitä muistutuksia Ilta-Sanomissa on ainoastaan kaksi koko lähes kaksi viikkoisen kriisin aikana. Tämä on olennaista huomata siitä näkökulmasta, että lehti ei näin toimien siis anna myöskään lentoyhtiöille perusteita uhriutua lieventääkseen moraalista vastuutaan matkustajien tilanteesta.

”Lentokiellot ylireagointia” -otsikoidussa jutussa lentoyhtiöiden talous mainitaan yhdessä virkkeessä, jossa suomalaisen ilmailuasiantuntijan Ismo Aaltosen kerrotaan ymmärtävän lentoyhtiöiden hermostuneisuuden, ”kun jokainen lentämätön päivä nakuttaa miljoonatappioita”. Juttu on muutoin kirjoitettu lentoturvallisuuskehyksessä, mutta talousvaikutukset ovat implisiittisesti taustalla motivoimassa jutussa kuvattuja lentorajoituksiin liittyviä jännitteitä lentoyhtiöiden ja viranomaisten välillä.

Lentoyhtiöiden ja valmismatkajärjestäjien suhdetta matkustajien huolenpito- ja korvausvelvollisuuksiin sekä kuluttajaviranomaisten kannanottoja siihen tarkastellaan 21.4.2010 numerossa sivulla 23 olevassa jutussa. Jutun alkuvaiheessa Suomen kuluttajavirasto linjaa valmismatkalla olevan matkustajan osalta peruutusoikeutta:

*ENTÄ JOS PERUISI? Kuluttajavirasto muistuttaa, että asiakkaalla on oi-
keus peruttaa varaus, jos on aihetta epäillä, että matka ei toteudu luvatussa
tavalla: tulee lakko tai luonnonmullistus. Tällöin asiakas saa kaikki rahansa
takaisin.*

Matkan peruutusosoikeuden lisäksi juttu pohtii jo alkaneen matkan korvaus- ja huolenpitovelvoitteita valmismatkalaisen osalta. Velvollisuus perustuu valmismatkalakiin (12 §):

JUMISSA? Matkanjärjestäjällä on avustamisvelvollisuus: yöpymisten ja paluukyydin järjestämisessä on autettava.

Syntyvät ylimääräiset kulut ovat tulkinnanvaraisia. Paluulennon voi katsoa kuuluvan matkan hintaan, mutta ylimääräisten yöpymisten välttämättä ei.

Lentoyhtiöiden ja kuluttajaviranomaisten välisen jännitteen taustalla on tulkinnanvaraisuus ylimääräisten kulujen vastuusta. Valmismatkalain piirissä oleva turisti on vahvemman turvan piirissä kuin reittilennon matkustaja, jonka turva perustuu kuluttajaviranomaisten yleiseurooppalaiseen EY-sääntelyyn (Euroopan Unionin sivusto).

Lähtökohtana on, että mikäli alkuperäistä lentoa ei lennetä ja matkustajan reititystä muutetaan, lentoyhtiöllä on velvollisuus pitää huolta matkustajasta ja korvata myöhästyminen. Normaalisti lentoyhtiöllä on muita omia tai toisten yhtiöiden vaihtoehtoisia lentoja käytettävissään uudelleen reititystä varten. Kriisin aikana koko lentoliikennejärjestelmä oli halvaantunut, eikä vaihtoehtoisia lentoja ollut tarjolla. Tämä korvaus- ja huolenpitovelvollisuuteen liittyvä sääntely on tärkeää ymmärtää seuraavan jutunkohdan taustaksi.

AUTTAAKO LENTOYHTIÖ? Mittaamatta on EU:n vaatima lentoyhtiöiden huolenpitovelvollisuus. Esimerkiksi Finnair katsoo, että se on rauennut, koska lentoja ei voi uudelleen reitittää. EU-asetus ei ole tarkoitettu tällaiseen tilanteeseen, myönnetään Kuluttajavirastostakin.

Kappale on sisällöltään Finnairin ja kuluttajaviranomaisen välisen kiistan kannalta olennainen. Siinä tulee esille Finnairin perustelut sille, miksi lentämättä jääviä lentoja ei voida reitittää uudelleen, mikä on normaali käytäntö. Toisaalta tässä jutussa Kuluttajavirasto myöntää, ettei kuluttajansuojan sääntelyä ole tehty tilanteisiin, jossa koko lentoliikennejärjestelmä romahtaa. Tuhkapilvikriisin akuutin vaiheen media-ai-
neistossa ei ehditty edetä vielä varsinaisiin korvaustapauksiin, jotka pintautuivat vasta viikkoja ja kuukausia akuutin vaiheen jälkeen. Akuutissa vaiheessa mediassa ollut keskustelu liittyi periaatteellisiin lentoyhtiöiden ja kuluttajaviranomaisten lin-
jauksiin sekä matkustajien mediakommenteissa esittämiin vaatimuksiin ja oletuksiin.

5 Johtopäätökset: Tuhkapilven hälvettyä

5.1 Kehykset ja emotiot tutkituissa medioissa

Tutkielmaan valitut kehykset auttoivat mielestäni jäsentämään tutkitun aineiston, joka oli runsas lyhyestä ajanjaksosta huolimatta. Tietty kronologia muodostuu sisältöihin jo sen vuoksi, että joka päivä median täytyy antaa lukijoilleen tilanpäivitys. Kääntein odotus näkyy aineistossa. Erityisesti operatiivinen kehys loi ajallisen raamin koko mediakäsittelylle, sillä siinä seurattiin olosuhteiden kehittymistä ja toimijoiden reaktioita siihen.

Matkustajakehuksesta muodostui narratiivinen kokonaisuus, joskin matkustajakertomukset olivat välähdyksen omaisia, lukuun ottamatta Martti Ahtisaaren sekä Jyrki Kataisen ja Erkki Liikasen matkaa seurannutta sisältöä Ilta-Sanomissa. Matkustajakehys tarjosi kurkistusluukun ihmisten elämäntilanteisiin, ajatuksiin ja emotioihin, joita media tässä kehyksessä hyödynsi kattavasti. Matkustajakehys piirsi kriisin inhimillisen kokonaiskuvan. Kehyksen mediaesityksiä voidaan pitää medioituna sosiaalisena konstruktiona, jossa muodostuvat kuvitellut yhteisöt ja kollektiiviset emotiot.

Myös moraalipaniikin esiasteet nousevat esiin matkustajien narratiiveissa, kun he pohtivat eri tahojen vastuunkantoa kriisin ratkaisusta ja seurauksista. Medialla on valta kehystää vastuunkannon teemaa valitsemalla haastateltavansa tarkoitushakuisesti. Analyysini mukaan tutkitut mediat eivät erityisemmin lietsoneet moraalipaniikkia, vaan pikemminkin nostivat esiin erilaisia tapoja suhtautua muuttuneisiin suunnitelmiin. Vielä jälkeenpäinkin voidaan tavoittaa keskeisiä ajureita kriisin aikaisesta sentimentistä, kun lukee toimittajien ja yksittäisten lukijoiden mielipiteen ilmaisua. Kriisin aikainen media-aineisto on keskeinen osa kollektiivista kokemusta ja muistia.

Lentoturvallisuuskehys sisälsi kaikkein eniten emotionaalista latausta ja potentiaalia. Erityisesti Ilta-Sanomat käytti tätä kehystä luodessaan kriisiin uhkan tuntua ja jännitettä toimijoiden välille. Ilta-Sanomatkaan ei edennyt kehyksessään ylilyönteihin, joita iltapäivälehdissä joskus näkee. Emootiopanos oli ladattu enemmänkin draaman rakentamiseen, jossa hyödynnettiin suurta fonttikokoa ja suuria kuvapintoja. Media-tutkimuksessa käytetty kriisikehys ilmeni erityisesti käytetyn tilan määrässä ja graafisissa valinoissa. Moraalipaniikin teoriassa esiintyvää närkästyneisyyden viitteitä oli

jutuissa, joissa kerrottiin Finnairin koneen lentäneen tuhkapilvessä. Niissäkään ei esiintynyt vaatimusta saattaa vastuullisia tilille.

Talouden kehys on tärkeä sekä lentoyhtiöiden että yksittäisten matkustajien näkökulmasta. Kriisi toi molemmille osapuolille yllätyksen juuri taloudelliseen ulottuvuuteen. Jälkipyykkiä, josta saatiin vahva esimaku jo kriisin aikaisessa uutisoinnissa, pestiin lentoyhtiöiden ja matkustajien välillä vielä kuukausia kriisin jälkeen. Talous loi paineen myös operatiivisille viranomaispäätöksille koskien ilmatilan ja lentokenttien sulkemisia ja avaamisia. Tutkitut mediat tunnistivat tämän jännitteen, ja sen kehittymistä seurattiin osana kriisin medallista kronologiaa.

Tuhkapilvikriisin mediaesitysten emotionaalisuutta voidaan tarkastella useammastakin näkökulmasta. Ensinnäkin voidaan tarkastella sitä, millä tavoin mediaesitykset välittävät matkustajien ja muiden kriisin vaikuttamien ihmisten emootioita sekä antavat niille tilaa ja kehystävät niitä. Toisekseen on perusteltua tarkastella median omasta näkökulmasta sitä, miten se hyödyntää emotionaalista potentiaalia omassa tuotannossaan, esimerkiksi intentionaalisessa kehysten rakentamisessa. Kolmanneksi aineistoa voidaan tulkita siitä näkökulmasta, miten media omilla kannanotoillaan ja kehystämislään kohdistaa emootionaalisesti motivoituneen moraalipaineen tuhkapilvikriisin keskeisiin toimijoihin, kuten lentoyhtiöihin, viranomaisiin ja poliittisiin päättäjiin. Nämä näkökulmat näkyvät eri tavoin edellä kuvatuissa kehyksissä.

Ilta-Sanomat jättää merkittävän emotionaalisen potentiaalin hyödyntämättä talouden tuhkapilvikriisiä koskevan uutisoinnin kehyksessään. Voi jopa pohtia, olisiko lehden irtonumeromyynti kasvanut, jos se olisi lietsonut moraalipaniikkia. Operatiivisessa kehyksessä, joka sekin on lehdellä verraten niukka, Ilta-Sanomat käyttää yhtä Finnairin kriisin keskellä tuhkapilveen tulleen aukon vuoksi lennettyä New Yorkin -lentoa matkustajien liikkumisen kuvaamiseen. Lyhyisiin tarinoihin lehti on saanut pikaisia tilannekuvia.

Lehti käyttää kriisin akuutin vaiheen kuvaamiseen runsaasti palstatilaa, mutta allokoisen ennen muuta lentoturvallisuus- ja matkustajakehyksille. Lehti tekee kriisistä kaikille yhteisen käyttämällä lyhyitä välähdyksiä matkustajien tilanteesta eri puolilla Eurooppaa sekä muualla maailmalla. Graafisesti lehti käyttää suuria kuvia, isoa fonttia ja näyttäviä karttoja, jotka luovat lukijalle hallinnan tunteen tilanteen kehittymisen osalta. Muutamaa aiemmin tässä tutkielmassa analysoitua kolumnia ja pääkirjoitusta

sekä lentoturvallisuusaukeamaa lukuun ottamatta Ilta-Sanomat ei juuri analysoi kriisiä, vaan ikään kuin väläyttää kameraa eri suuntiin.

Emootiotarkastelussa Ilta-Sanomien retoriikka pyrkii iltapäivälehdelle tyypilliseen tapaan hakemaan kärjistettyjä ja liioiteltuja ilmaisuja. Mitään skandaalinomaista aineistossa ei ole havaittavissa, mikä hämmästyttää sikäli, kun iltapäivälehden journalististen periaatteiden pohjalta olisi voinut rakentaa vahvempia emootioita joko matkustajakehyksessä tai talouden kehyksessä, jossain määrin myös lentoturvallisuuskehysessä.

Helsingin Sanomat on lajityypillisesti emotionaalisesti pidättyväisempi tuhkapilvikriisiä koskevassa aineistossaan. Toisaalta Helsingin Sanomat tunnistaa emotionaalisen ilmapiirin ja jännitteet osapuolille vaikeassa tilanteessa. Lehti kuitenkin käsittelee emootioita analysoiden niitä. Helsingin Sanomat pohtii myös syvemmin kriisin vaikutusta lentoyhtiöiden ja matkustajien väliseen suhteeseen. Vaikka suoranaiset emootioiden ilmaisut ovat runsaampia Ilta-Sanomissa, Helsingin Sanomissa kuvataan monipuolisemmin matkustajatilanteita, jotka representoituina kytkeytyvät emootioihin ja tarjoavat lukijoille empatian kautta mahdollisuuden kokea samaa tunnetilaa kuin jumiin jääneet matkustajat. Vapaus emotionin rakentamisesta jää lukijalle.

5.2 Asetelmien vertailua erilaisissa kriiseissä

Emootioiden medialisumisessa tuhkapilvikriisi voidaan erottaa useimmista muista luonnonmullistuksista. Ensinnäkin tuhkapilvikriiseissä ei tiedetä kenenkään kuolleen itse luonnonmullistuksessa eikä lentoliikenteen pysähtymisen seurauksena. Viime-mainittua teemaa tosin Ilta-Sanomat koetti hieman viritellä kertoessaan syöpähoi-dossa olleesta suomalaisnaisesta, joka ei päässyt Bangkokista ensimmäisellä lennolla matkustajien tietyn koneeseenottojärjestyksen vuoksi. Toisekseen tuhkapilvikriisi oli pääosin länsimaiden eli teollistuneen maailman ongelma, kun taas moni luonnonmullistus, joissa yleensä myös kuolee ihmisiä, tapahtuu maissa, joissa poliittista järjestelmää ja yhteiskunnan suojamekanismeja pidetään länsimaita kehittymättömämpinä.

Kun kriisejä ja niiden emotionaalisten ulottuvuuksien käsittelyä verrataan, näyttää siltä, että esimerkiksi moraalisiin pohdintoihin medioissa liittyy toiseuden käsite (vrt.

Pantti ym. 2012). Aasiassa, Afrikassa ja Etelä-Amerikassa tapahtuvissa luonnonmullistuksissa uhreina ovat ihmiset, jotka elävät länsimaisesta kulttuurista käsin tarkasteltuna toisenlaisissa oloissa, toiseudessa. Tuhkapilvikriisin uhrin eli maailmalle jumiin jääneet ihmiset olivat pääsääntöisesti mediankuluttajien näkökulmasta samankaltaisia kuin he itse. Toiseuden ja samankaltaisuuden välinen jännite sekä elintäsoikäsimys ja kuolema uhrina olemisen sisältönä luovat kriisille erilaisen dynamiikan myös mediakäsittelyssä.

Helsingin Sanomien ja Ilta-Sanomien kolumneissa ja pääkirjoituksissa esitettiin näkökulmia, joissa todettiin tuhkapilvikriisin ja lentoliikenteen pysähtymisen terveellä tavalla osoittavan länsimaiden haavoittuvuuden ja tuovan suhteellisuudentajua länsimäiseen aikakäsitykseen. Useimmissa globaalia mediahuomiota saaneissa luonnonmullistuksissa, kuten hirmumyrskyissä ja maanjäristyksissä, kyse on tuhansista ja kymmenistä tuhansista kuolonuhreista. Metaforisesti tuhkapilven ja muiden luonnonkatastrofien kriisiluonnetta voi verrata siihen, että länsimaalainen valittaa ruuan jäähtyneisyyttä, kun monilla kriisialueilla ei ole ruokaa lainkaan. Tämä vaikuttaa varmasti globaalin yhteisön media-avusteiseen kokemukseen. Osassa Helsingin Sanomien ja Ilta-Sanomien kirjoituksista muistutti myös tästä.

Yksi Helsingin Sanomissa julkaistuista mielipidekirjoituksista tiivistää mielestäni asian.

Miksi voivotella lentomatkustajia?

TÄSSÄKIN lehdessä on seurattu sinne ja tänne juuttuneiden ihmisten kohtaloita tuhkapilven alla. Tämä on varmaan ihan paikallaan. Monille tosin tilanne näyttää tuottavan ylimääräistä hauskuutta ja hupia tylsään lentelyyn työ- ja loma-asioissa. Ja näillä ihmisillä on nimet ja asemat.

Päinvastoin on niillä, jotka hukkuvat Välimereen kesken laittoman kuljetuksen. Jälkimmäisten suurin huoli ei ole, maksaako vakuutusyhtiö uudet puhtaat vaatteet. (Pirkko Limnell, HS 21.4.2010, C8)

Helsingin Sanomissa oli useampia toimittajien maailmankuvallisia pohdintoja, jotka lentoliikenteen pysähtyminen tuhkapilven takia on nostanut esiin. Sunnuntai-sivuilla 25.4.2010 oli Reetta Rädyn ja Ilkka Malmbergin kirjoitukset.

Se tunne, kun tajuaa olevansa niin etuoikeutettu, että voi valita, miten elää, mihin lentää – on vastuussa omista ratkaisuksistaan, koska ne kaikki ovat valintoja, eivät kohtalo. (Reetta Rätty, HS 25.4.2010, D5)

Niinpä tiedän, miten suuri Eurooppa on, miten pitkät välimatkat siellä oikeasti ovat. Ja viime viikolla minulle tuotti mielihyvää lukea lehdistä, kuinka ministeritkin saivat siitä nyt perskohtaisen käsityksen. Olen liftannut samat matkat useaan kertaan.

Minua viehätti ajatus presidentistä, joka istuu laivan hytissä ja katselee hitaasti ohi lipuvia jäälauttoja. Itämeri pakotti hidastamaan vauhdin solmuiksi. Suomi muisti olevansa saari. (Ilkka Malmberg, HS 25.4.2010, D5)

Mahdollisuus tämän kaltaisiin elintasofilosofisiin, sinänsä erinomaisiin, kirjoituksiin osoittaa sen, että tuhkapilvikriisissä ei puhuta samankaltaisesta katastrofista kuin tsunamieissa, hirmumyrskyissä tai maanjäristyksissä. Ei katastrofina eikä mediatapahtumanakaan. Asetelma tekee myös mediallystettujen emotioiden tarkastelun omanlaisekseen.

5.3 Kriiseissä kollektiiviset emotiot pintaautuvat

Tuhkapilvikriisi voidaan perustellusti nähdä niin lentoliikenteen ja matkailun toimijoiden kuin kansalaisten ja kuluttajienkin näkökulmasta ainutlaatuisena tapahtumakokonaisuutena, jolle ei löydy historiasta suoraan vertailukohtaa sen enempää tapahtumiin vaikuttaneiden tekijöiden kuin niiden laajuudenkaan osalta. Sen vuoksi sosiaalisen representaation teoria auttaa ymmärtämään tapahtumien kollektiivista jäsentymistä laajojen ihmisjoukkojen pyrkiessä ymmärtämään arjen prosesseissa tapahtuneita muutoksia. On muistettava, että kriisin ollessa akuuttina ei vielä tiedetty, kuinka pitkällisestä tapahtumaketjusta on kyse. Sen vuoksi sosiaalista representatiota eli käsitystä todellisuudesta jouduttiin päivittämään jatkuvasti.

Todellisuuden päivitystarve heijastui myös mediarepresentatioihin. Yhtäältä media näki mahdollisuuden ja tarpeen hahmottaa tapahtumien kehittymistä, ja toisaalta mediarepresentatiot toimivat materiaalina ja prosessoinnin ympäristöinä yksilöiden ja yhteisöjen päivittäessä omaa käsitystään todellisuuden kehityksestä. Eri toimijoilla on ollut erilaiset tarpeet todellisuuden representoinnissa. Tässä tutkielmassa käytettyä median kehysten jaottelulla on pyritty osaltaan auttamaan erilaisten toimijoiden todellisuuden ja pyrkimysten hahmottamista muuttuvissa oloissa.

Tuhkapilvikriisistä aiheutui kymmenille tuhansille ihmisille todellista harmia ja taloudellista vahinkoa. Palvellessaan yleisöään media myös hyödynsi kriisiä oman toimintalogiikkansa pohjalta representoimalla sen mediakatastrofina. En tietenkään pidä

sitä millään tavoin eettisesti arveluttavana; minusta vain on tärkeää tehdä tätä logiikkaa näkyväksi.

Luonnollisesti itse lentoyhtiön puolelta toimijana mukana olleena katson – ja tunnen emotionaalisesti – asian yhden puolen. Muistan olleeni Ylen Aamu-TV:ssä (19.4.2010) vastaamassa kriisiä koskeviin kysymyksiin Finnairin edustajana. Muistikuvani mukaan sinänsä asiallinen haastattelu alkoi kysymyksellä siitä, mitä sanoisin Bangkokiin juuttuneelle 5-vuotiaalle tytölle, jonka perheen tilanne oli esillä Iltalehdessä lööppiotsikkona. Kehotin nauttimaan pidentyneestä lomasta; kyllä asiat vielä järjestyisivät.

Suomalaisittain median kiinnostuksen kohteena oli ymmärrettävästi kansallinen lentoyhtiö, josta valtio – siis veronmaksajat – omistaa 56 prosenttia. Yhtiö on listattu Helsingin pörssissä, joten 44 prosentilla yhtiön osakkeista käydään jatkuvasti kauppaa, ja yhtiöön kohdistuu raportoinnin ja taloudellisten tavoitteiden osalta samat odotukset kuin muihinkin pörssiyhtiöihin.

Finnair oli myös näkyvin vastapuoli Suomen kuluttajavirastolle, joka vaati lentoyhtiöitä pitämään kiinni yleiseurooppalaisista säädöksistä korvaus- ja huolenpitovelvoitteista. Finnair puolestaan pyrki rajaamaan taloudellista vastuutaan tilanteessa, jossa lentojen peruuntuminen jo itsessään toi yhtiölle kahden miljoonan euron päivittäiset tappiot, kuten lehdissä moneen otteeseen todettiin.

Mediallisesta näkökulmasta on tässä tutkielmassa käytettyjen kehysten lisäksi hyvä katsoa joitakin Helsingin Sanomissa ja Ilta-Sanomissa olleita kannanottoja, joilla voidaan summata tuhkavikriisiä medialisoituna sosiaalisena konstruktiona.

Helsingin Sanomien kenties merkittävin linjaus oli pääkirjoitustoimittaja Antti Blåfieldin yliökirjoitus 21.4.2010 päivän pääkirjoitussivulla. Siinä hän asettaa kriisin kiistanaiheet raameihinsa ja osaltaan ehkäisee moraalipaniikkia. Kirjoitus ansaitsisi olla julkaistuna tässä kokonaisuudessaan, mutta otan siitä tähän muutamia keskeisiä näkökulmia.

On luontevaa, että lentoyhtiö korvaa ostetun lipun hinnan, jos lentoa ei voida tehdä. Mutta tätä laajempi vastuu herättää kysymyksiä. Eikö ihmisillä itsellään ole vastuuta omasta elämästään?

...

Epäilemättä lentoyhtiön tai valtion pitää auttaa pulaan joutuneita ihmisiä

etsimään vaihtoehtoisia toimintatapoja. Mutta jollei kenenkään henki tai terveys ole vaarassa, on kohtuullista olettaa, että ihmiset vastaavat itse itsestään. On riskejä, joita vastaan kukaan ei voi suojautua, ja silloin riski hajoaa kaikkien kesken.

...

KYMMENEN vuoden aikana ilmailualaa on kohdannut neljä ankaraa koetelmusta.

Syyskuun 11. päivän terrori-iskut pakottivat ilmailuviranomaiset toimimaan sillä ajatuksella, että jokainen matkustaja on mahdollinen uhkatekijä. Lentomatkastasta on tullut matkustajille sarja nöyryytyksiä.

Lintuinfluenssa toi esiin laajaan lentoliikenteeseen liittyvän potentiaalisen pandemiariskin.

Finanssikriisi muistutti, miten altis ala on kansainvälisille suhdanteille.

Ja nyt olemme nähneet, että luontoa ei voi voittaa.

...

Matkustavat ihmiset ovat ottaneet kilpailusta kaiken hyödyn irti. Muuttamalla kymppillä pääsee pyrähtämään Suomesta Keski-Eurooppaan. Lippua ostettaessa valinnan peruste on hinta.

Samaan aikaan kuluttajaviranomaiset sanovat vakavissaan, että lentoyhtiöillä on matkustajistaan huolenpitovelvollisuus, vaikka koneet seisovat maassa viranomaisten määräyksestä. (Antti Blåfield, HS 21.4.2010, A2)

Myös Finnairin viestintäjohtaja Christer Haglund totesi 27.4.2010 Helsingin Sanomissa, että korvauksen tulisi olla suhteessa tuotteen hintaan. Lentoyhtiö ei voi antaa avointa sekkiä tilanteessa, jossa maailma on sekaisin. Jos rautatieverkosto olisi ajokelvottomassa kunnossa tai tieverkostoa kohtaisi jokin odottamaton liikennöinnin estävä tekijä, tuskinpa linja-autoyhtiöt tai VR ottaisi vastatakseen ajamatta jääneiden vuorojen matkustajien majoituksen. Lentoliikenteessä vaatimukset ovat kovemmat.

SEN VERRAN ihmisillä on suhteellisuudentajua, ettei kukaan kehtaa julkisesti motkottaa siitä, että halpalentoyhtiö hylkäsi. Finnairilta kuitenkin yhä vaaditaan enemmän, vaikka se on puserrettu toimimaan samoilla halpakilpailun säännöillä.

Ehkä tuhkapilvi opettaa meille uusvastuuttomille sen, että teoilla on seurauksensa. (Antti Blåfield, HS 21.4.2010, A2)

Tuhkapilvikriisi oli monitasoinen mediallinen prosessi, jossa vuorovaikutus median, lukijoiden, matkustajien, lentoyhtiöiden ja viranomaisten kesken loi mittavaa sosiaalista konstruktiota.

Lähteet

- Anderson, B. (1983). *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London, UK: Verso.
- Appadurai, A. (1997). *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Barbalet, J. (2002): Intorduction: Why emotions are crucial. Teoksessa J. Barbalet (toim.), *Emotions and Sociology* (s.1–9). Oxford, UK: Blackwell Publishing.
- Berger, P. L. ja Luckmann, T. (1967). *The social construction of reality: A treatise in the sociology of knowledge*. Garden City, NY: Anchor.
- Borah, P. (2011). Conceptual issues in framing: A systematic examination of a decade's literature. *Journal of Communication*, 61(2), 246-263. doi: 10.1111/j.1460-2466.2011.01539.x
- Castoriadis, C. (1987). *The Imaginary Institution of Society*. Cambridge, UK: Polity Press. (Alkuperäinen teos julkaistu 1975).
- Cohen, S. (1972/1987). *Folk Devils and Moral Panics*. St Albans, UK: Paladin.
- Corey, R. (2004). *Fear. The History of a Political Idea*. New York, NY: Oxford University Press.
- Couldry, N. ja Hepp, A. (2016). *The Mediated Construction of Reality*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Critcher, C. (2003). *Moral Panics and the Media*. Buckingham, UK: Open University Press.
- Dayan, D. ja Katz, E. (1992). *Media Events: The Live Broadcasting of History*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Drotner, K. (1999). Dangerous Media? Panic Discourses and Dilemmas of Modernity. *International Journal of the History of Education*, 35:3, 593–619.
- Entman, R.M. (1993). Toward ClarzJicatzon ofa Fractured Paradigm. *Journal of Communication*, 43(4), Autumn, 51–58.
- Euroopan unionin sivusto. Haettu 27.1.2018 osoitteesta https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/air/index_fi.htm
- Finnairin osavuositiedot 1.1.–30.9.2017. Haettu 4.11.2017 osoitteesta <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR/documents/fi/reports-and-presentation/2017/osavuositiedot-1-1-30-9-2017.pdf>
- Finnairin palkka- ja palkkioselvitys 2016. Haettu 4.11.2017 osoitteesta <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR/documents/fi/governance/finnair-remuneration-2016-fi-v2.pdf>
- Finnairin tilinpäätös 1.1.–31.12.2010. Haettu 4.11.2017 osoitteesta <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR/documents/fi/reports-and-presentation/2011/tp-2010-bulletin.pdf>
- Finnairin vuosikertomus 2016. Haettu 4.11.2017 osoitteesta <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR/documents/fi/reports-and-presentation/2017/finnair-vuosikertomus-2016-fi-v2.pdf>

- Foster, E. ja Bochner A. (2008). Social Constructionist Perspectives in Communication Research. Teoksessa J. Holstein ja J. Gubrium (toim.), *Handbook of Constructionist Research* (s. 85–106). New York, NY: The Guilford Press.
- Gentz, N. ja Kramer, S. (2006). Introduction: Media of Culture and the Culture of the Media. Teoksessa N. Gentz ja S. Kramer (toim.), *Globalization, Cultural Identities, and Media Representations*. New York, NY: State University of New York Press.
- Goffman, E. (1974). *Frame Analysis. An Essay on the Organization of Experience*. Boston, US: Northeastern University Press.
- Goode, E. ja Ben-Yehuda, N. (2009). *Moral Panics. The Social Construction of Deviance* (2. uudistettu painos). Oxford, UK: Blackwell Publishing. (Alkuperäinen teos julkaistu 1994.)
- Hackett, R. A. (1984). Decline of a paradigm? Bias and objectivity in news media studies. Teoksessa M. Gurevitch ja M. R. Levy (toim.) *Mass communication review yearbook*, Vol. 5 (s. 251–274). Beverly Hills, CA: SAGE.
- Hall, S. (1997). The Work of Representation. Teoksessa S. Hall (toim.) *Representation. Cultural Representations and Signifying Practices* (s. 13–74). London, UK: SAGE Publications Ltd.
- Hall, S., Critcher, C., Jefferson, T., Clarke, J. ja Roberts, B. (1978). *Policing the Crisis: Mugging, the State and Law and Order*. London, UK: Macmillan.
- Harju, A. ja Karvonen, E. (2016). ”Lipeä yllätti Talvivaaran”. Onnettomuusnarratiivi ja onnettomuuden kehys kaivoskirjoittelussa. *Media & viestintä* 39:3, 184–208.
- Helkama, K., Myllyniemi, R. ja Liebkind, K. (2013). *Johdatus sosiaalipsykologiaan*. Helsinki: Edita.
- Hjarvard, S. (2008). The Mediatization of Society. A Theory of the Media as Agents of Social and Cultural Change. *Nordicom Review*, 29:2, 105–134.
- IATAn (International Air Transport Association) lehdistötiedote nro 55 (15.12.2009). ”US\$5.6 Billion Loss in 2010 - Low Yields and Rising Costs Keep Industry in the Red”. Haettu 4.11.2017 osoitteesta: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2009-12-15-01.aspx>
- Jenkins, P. (1992). *Intimate Enemies: Moral Panics in Contemporary Great Britain*. New York, NY: Aldine de Gruyter.
- Kivimäki, S., Kolehmainen, M. ja Sumiala, J. (2010). Pääkirjoitus: Tunteet ja tutkimus. *Media & viestintä*, 33:4, 2–6.
- Knoblauch, H. (2013). Communicative Constructivism and Mediatization. *Communication Theory*, 23:3, 297–315.
- Krotz, F. (2009). Mediatization: A concept with which to grasp media and societal change. Teoksessa K. Lundby (toim.), *Mediatization: Concept, changes, consequences* (s. 19–38). New York, NY: Peter Lang.
- Lakoff, G. ja Johnson, M. (1980). *Metaphors we live by*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Lehtonen, M. (1998). *Merkitysten maailma*. Tampere: Vastapaino.

- Liebes, T. (1998). Television's Disaster Marathons: A Danger of Democratic Processes? Teoksessa T. Liebes ja J. Curran (toim.), *Media, Ritual and Identity* (s. 71–84). London: Routledge.
- Livingstone, S. (2009). Foreword: Coming to terms with mediatization. Teoksessa K. Lundby (toim.), *Mediatization: Concept, changes, consequences* (s. ix–xi). New York, NY: Peter Lang.
- Moscovici, S. (1961/2008). *Étude de la représentation sociale de la psychanalyse*. Paris, France: Presses universitaires de France,
- Moscovici, S. ja Duveen, G. (toim.) (2000). *Social Representations. Explorations in Social Psychology*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Nieminen, H. ja Pantti, M. (2004). *Media markkinoilla. Johdatus joukkoviestintään ja sen tutkimukseen*. Helsinki: Loki-Kirjat.
- Orgad, S. (2012). *Media Representation and the Global Imaginary*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Pantti, M., Wahl-Jorgensen, K. ja Cottle, S. (2012). *Disasters and Media*. New York, NY: Peter Lang Publishing.
- Pasanen, T. ja Arjoranta, J. (2013). ”Kuka tarvitsee netin sotapelejä?” – Väkivaltaisten pelien diskurssit suomalaisessa verkkomediassa. *Pelitutkimuksen vuosikirja 2013*, 29–57. Tampereen yliopisto.
- Reese, S. (2001). Prologue – Framing Public Life: A Bridging Model for Media Research. Teoksessa S. Reese, O. Gandy Jr. ja A. Grant (toim.), *Framing Public Life. Perspectives on Media and Our Understanding of the Social World* (s. 7–31). New York, NY: Routledge.
- Rimé, B. (2007). The Social Sharing of Emotion as an Interface Between Individual and Collective Processes in the Construction of Emotional Climates. *Journal of Social Issues*, 63:2, 307–322.
- Ryöppö, T. (2012). *Eyjaftallajökull-tulivuoren purkaus keväällä 2010: Vaikutukset ja havainnot Suomen alueella*. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.
- Sakki, I., Mäkinen, J.-P., Hakoköngäs, E., Pirttilä-Backman, A.-M. (2014). Miten tutkia sosiaalisia representaatioita? *Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti*, 51, 317–329.
- Saussure, de F. (1916). *Cours de linguistique générale*. 1. painos. Paris, Ranska: Librairie Payot & Cie.6.
- Schulz, W. (2004). Reconstructing Mediatization as an Analytical Concept. *European Journal of Communication*, 19, 87–101.
- Schütz, A. (1967) [1932]. *The Phenomenology of the Social World*. Evanston, IL: Northwestern University Press.
- Schuster, M., Stein, B., Jaycox, L., Collins, R., Marshall, G., Elliott, M., Zhou, A., Kanouse, D., Morrison, J. ja Berry, S. (2001). A National Survey of Stress Reactions after the September 11, 2001, Terrorist Attacks. *New England Journal of Medicine*, 345, 1507–1512

Smith, S. (1997). *Developing new reflexes in framing stories*. Artikkelin julkaisti Pew Center/RTNDF -työpajassa "Civic journalism: Doing it Daily," Chicago. Saatavana osoitteesta: <http://www.pewcenter.org/publications/catalyst/ccapril97/reflexes.html>.

Spector, M. ja Kitsuse, J. L. (1977). *Constructing Social Problems*. Menlo Park, CA: Cummings.

Sumiala, J. (2010). *Median rituaalit. Johdatus media-antropologiaan*. Tampere: Vastapaino.

Talbot, M. (2007). *Media discourse: representation and interaction*. Edinburgh, UK: Edinburgh University Press.

Tankard Jr., J. (2001). The Empirical Approach to the Study of Media Framing. Teoksessa S. Reese, O. Gandy Jr. ja A. Grant (toim.), *Framing Public Life. Perspectives on Media and Our Understanding of the Social World* (s. 95–106). New York, NY: Routledge.

Thompson, K. (1998). *Moral Panics*. London, UK: Routledge.

Väliaverronen, E. (2012). Median kuviteltu valta. Teoksessa K. Karppinen ja J. Matikainen (toim.), *Julkisuus ja demokratia*. Tampere: Vastapaino.

Wahlström, M. (2012). *The digitalization of social representations*. (Sosiaalitieteiden laitoksen julkaisuja 13). Helsingin yliopisto, sosiaalitieteiden laitos.

Liite: Analysoitujen lehtien numerot

Helsingin Sanomat

16.4.2010

17.4.2010

18.4.2010

19.4.2010

20.4.2010

21.4.2010

22.4.2010

23.4.2010

25.4.2010

27.4.2010

28.4.2010

30.4.2010

1.5.2010

Ilta-Sanomat

16.4.2010

17.-18.4.2010

19.4.2010

20.4.2010

21.4.2010

22.4.2010

23.4.2010